100 S. Nur € 4,50

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2014
63. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €



B13411

MEB-Testreport:
- *E 93 von Märklin*
- *245 von Tillig*
- *Metropolitan von L. S. Models*
- *Umbauwagen von Brawa*

Werkstatt:
- *Gleisbau-Grundlagen*
- *Innovative H0-Rangiererbude*
- *Neues Trassensystem*

Mitten im Wilsdruffer Netz
Erinnerungen an Mohorn

DR-Flair in Perfektion
Thüringen auf knapp zwei Quadratmetern

Die Baureihe E 93 im Vorbild und Modell

Das Ur-Krokodil





Titel: E93
Modell: Märklin
Foto: Jörg Chocholaty

14 Mit dem Krokodil auf die Alb

In Form der E 93 erschien vor 80 Jahren eine Baureihe, die Vorbild für die künftige Entwicklung schwerer Güterzug-Elektroloks sein sollte. Fünf Jahrzehnte lang konnte man nicht auf ihre Schubkraft verzichten.

TITELTHEMA

14 IN SCHWABEN DAHEIM
Im Ländle fand sich ein ideales Einsatzgebiet für die starken sechsachsigen E 93.

VORBILD

DREHSCHEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

22 LÜCKE GESCHLOSSEN
Eine alte Verbindung zwischen Sachsen und Böhmen lebt wieder auf.

26 DOPPEL-DAMPF
Die Rhätische Bahn feierte ihr Jubiläum auch mit einem Schmankerl für Dampflokfreunde.

MEB-INTERN

27 AUS DREI RICHTUNGEN NACH WEIMAR
Die Leserreise ins Museum des Thüringer Eisenbahnvereins wurde ein voller Erfolg.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

30 DAMPFREISE NACH MOHORN
Mitten in Sachsen befand sich einst ein wahres Schmalspur-Idyll.

BAHN UND TECHNIK

36 DER AUSSCHLACKER
Saubere Lokomotiven – schmutzige Arbeit. So sah der Alltag des Ausschlackers aus.

MODELL

WERKSTATT

50 GLEISE UND IHRE NORMEN – TEIL I
Für einen reibungslosen Modellbahnbetrieb ist das Rad-Schiene-System von Bedeutung.

54 NICHT NUR AUS PAPPE
Die Firma Huppertz-Modellbau meldet sich mit neuen Lasercut-Bausätzen zurück.

57 BASTELTIPPS

58 FESTE FAHRBAHN
Trassenbretter von Raileq aus Tschechien.

TEST

62 SCHUBKRAFT AUS GÖPPINGEN
Modell der E 93 im Maßstab 1:87 von Märklin.

66 NEUE GENERATION
Nach den H0-Bahnern erhalten nun auch die TT-Freunde ihre Baureihe 245 von Tillig.

68 SILBERPFEIL
H0-Metropolitan von L. S. Models.

70 GRÜNE KISTEN VOM FEINSTEN
Brawas neue vierachsige Umbauwagen für H0.

PROBEFAHRT

72 GROSSE KLEINE
Die Spur-0-Köf von Lenz als Reichsbahnlok.

73 EINER KOMMT SELTEN ALLEIN
Pikos Hondekopp-Triebwagen der NS in 1:160.

73 SOUND-ROLLER
H0-242 der DR von Brawa mit Lautsprecher.

74 BASLER LECKERLI
Schweizer Kühlwagen in 1:45 von Brawa.

74 UR-SCHÜTTE
H0-Schüttgutwagen Otmm 52 von Exact-Train.

74 GRAUE VIELFALT
Altbaukesselwagen-Modelle von Liliput für H0.

75 FUTURISTISCH
Unimog U 5023 von Busch als H0-Fahrzeug.

75 WUNSCHMODELL
Rietze fertigt den Gelenkbus O 405 in 1:87.

UNTER DER LUPE

76 NEUES ALTES FÜR DIE STADT
Lasercut-Stadthäuser als H0-Modelle von Noch.

76 WELLBLECHKINO
Buschs H0-Nissenhütte als Lichtspielhaus.

SZENE

78 IN MEMORIAM MOHORN
Eine zauberhafte H0e-Anlage entführt den Betrachter ins Wilsdruffer Schmalspurnetz.

84 THÜRINGER GRÜN
Echte Reichsbahnatmosphäre in Spur TT.

86 EISENBAHN IN GROSS UND KLEIN
Der BDEF stellt sich vor.

AUSSERDEM

28 BAHNPOST
29 BUCHTIPPS
34 INTERNET
90 TERMINE + TREFFPUNKTE
92 MODELLBAHN AKTUELL
97 IMPRESSUM
98 VORSCHAU



30 Mohorner Schmalspurmärchen
Längst vergangen sind die Tage, als der kleine Ort in Sachsen per Kleinbahn erreichbar war.



54 Das Papierziegelhaus
Stefan Gross stellt einen Lasercut-Bausatz vor, der in einer neuen Qualitätsliga spielt.



84 Schweineschnäuzchen-Express
Auf seiner TT-Anlage fing Diederik Speksnijder gekonnt Motive aus dem Thüringer Wald ein.

Anlässlich des Jubiläums wurde die E-Lok HGe 4/4 104 „Furka“ mit einem Schriftzug versehen. Sie ist auf der Fahrt Richtung Andermatt/Disentis kurz vor Betten auf dem Nussbaum-Viadukt zu sehen.

BRIG – GLETSCH

Ein Jahrhundert schmalspurig durchs Wallis

☐ Vor 100 Jahren wurde die Eisenbahnstrecke Brig – Gletsch der ehemaligen Furka-Oberalp-Bahn (FO) in Betrieb genommen. Bei der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) feiert man 2014 nun den ganzen Sommer über dieses Jubiläum.

Die von französischen Geldgebern dominierte „Compagnie Suisse du chemin de fer de la Furka Brigue-Furka-Disentis“ (BFD) begann 1911 mit den Arbeiten an der Bahnstrecke von Brig Richtung Gletsch. Rund 900 Arbeiter waren am Bau der 46,27 Kilometer langen Strecke beteiligt. Insgesamt mussten 1087 Höhenmeter bewältigt werden. Dazu wurden 22 größere Brücken und Hangviadukte, zwei Kehrtunnels und drei Zahnstangenabschnitte errichtet. Am 30. Juni 1914 konnte Brig – Gletsch offiziell eröffnet werden. Die Bauarbeiten an der weiterführenden Strecke Richtung Disentis wurden während des Ersten Weltkriegs eingestellt. So konnte die gesamte Linie Brig – Disentis erst 1926 eröffnet werden. Ein ganzjähriger Betrieb wurde erst 1982, mit der Eröffnung des 15,44 Kilometer langen Furka-Basistunnels möglich.

Im Jahr 2003 fusionierte die FO mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) und es entstand die heutige MGB. Auch heute nimmt der Furka-Basistunnel für die MGB als einzige ganzjährige Ost-West-Verbindung durch die Alpen eine zentrale Rolle ein.

Die Bergstrecke wurde mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels stillgelegt. Doch bereits 1983 gründeten Eisenbahnbegeisterte den Verein Furka-Bergstrecke und begannen mit der Wiederherstellung der Bahnanlagen und der Instandsetzung des Rollmaterials. In 25 Jahren freiwilliger Arbeit haben die Eisenbahnfreunde erreicht, dass der Betrieb im August 2010 auf der gesamten Bergstrecke von Oberwald (VS) nach Realp (UR) wieder aufgenommen wurde. Nun bietet die Dampfbahn Furka-Bergstrecke jedes Jahr in den Sommermonaten Dampffahrten auf der Bergstrecke an (dfb.ch). Infos unter: www. matterhorngotthardbahn.ch

FOTOS: DAVID BUMANN/MGB



Auch zahlreiche Dampfzugfahrten gehören zum Jubiläumsprogramm. Einer der Züge überquert gerade das Laxgrabenviadukt.


FOTO: ALEXANDER BAUER

Fast könnte man sich in die alte Bundesbahnzeit zurückversetzt fühlen, wäre da nicht die modernisierte 294 575. Eisenbahnfreunde zahlen heute oft viel Geld, um bei Fotoveranstaltungen solch einen gemischten Nebenbahngüterzug zu sehen. Die Lok hat soeben im Anschluss Kleiner bei Mindelheim (KBS 978) nur einen einzigen Wagen abgeholt.

GÜTERVERKEHR

Einzelne Wagen

☐ Auf der zur Elektrifizierung anstehenden KBS 971 Buchloe – Memmingen – Lindau findet zwischen Buchloe und Memmingen von Montag bis Freitag noch eine V 90 im Einzelwagenladungsverkehr ihr Auskommen. Während dieser Einsätze bedient die Lok zwei kurze, von der KBS 971 abzweigende Nebenbahnabschnitte: Auf der morgendlichen Fahrt nach Memmingen wird die Anschlussstelle (AST) Kleiner an der KBS 978 (Günzburg – Mindelheim) bedient. Dabei schiebt der ganze, soeben von Buchloe in Mindelheim eingefahrene Zug mit allen Wagen rückwärts in die AST, um dort Wagen zuzustellen oder abzuholen. Anschließend geht es dann nonstop weiter nach Memmingen. Nach der Rückkehr wird in Buchloe am Nachmittag von derselben Maschine noch der Südabschnitt der Staudenbahn nach Ettringen (Ex-KBS 984) bedient, wo die Papierfabrik Lang derzeit noch für Aufkommen sorgt.



FOTO: SVEN JONAS

■ *Fünf Tage nach der Präsentation von 189 212 und 189 213 in neuem Farbkleid konnte 189 213 der ERS-Railways mit einem Containerzug von Weil am Rhein nach Rotterdam bei Bonn-Beuel angetroffen werden. Diese Leistung wurde ursprünglich von der HUSA-Transportation erbracht, mittlerweile aber an die ERS-Railways abgegeben.*

DIE ZEITEN ÄNDERN SICH


Stefan Alkofer

Es ist so weit. Nach beinahe zwei Jahrzehnten wurde das Foto an dieser Stelle ausgetauscht.

Bekanntlich kehren neue Besen gut, aber nach 15 Jahren in der Redaktion des MEB wäre es vermessen, mich ernsthaft als neuen Besen zu bezeichnen. Der MODELLEISENBAHNER wird schon deshalb nicht vom Kopf auf die Füße gestellt werden, kleine Veränderungen und Anpassungen nicht ausgeschlossen. Die Zeiten ändern sich bekanntlich.

Das trifft inzwischen auch auf die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm inklusive Tunnelbahnhof S 21 zu. Es ist anscheinend ein kluger Pragmatismus im Ländle eingezogen. Die demokratischen Möglichkeiten des Widerstands sind mit der Volksabstimmung in Baden-Württemberg erschöpft. Das Ergebnis ist bekannt. Die rot-grüne Landesregierung hat sich mit dem Großvorhaben, das zügig einen Punkt erreichen wird, an dem es kaum einen Weg zurück gibt, offenbar arrangiert. Die Gattin des Ministerpräsidenten und S 21-Gegners stellt sich gar als Tunnelpatin zur Verfügung. Das ist gelebte demokratische Kultur und verdient Respekt.

Welche Veränderungen einige ins Land gehende Jahrzehnte mit sich bringen, erkennt man heute auch im sächsischen Mohorn. Spuren der ehemaligen Schmalspurbahn kann man noch finden, mehr jedoch nicht. Zum historischen Gedächtnis kann dann die Modellbahn werden und so einen Mehrwert generieren, der über die pure Freude am Modellbau hinausgeht. Vorbild und Modell wachsen so zusammen, wie Sie in dieser Ausgabe wieder erleben können.

FOTO: BASTIAN WEBER

180 011 kurz vor Erreichen des Pirnaer Bahnhofs. Im Hintergrund thront Schloss Pirna, und am Ufer hat der Raddampfer „Pirna“ zur Nachtruhe angelegt.

DB SCHENKER

180 in historischem Gewand

☐ Wer hätte noch vor einigen Monaten daran geglaubt, dass noch einmal Lokomotiven der Zweisystem-Baureihe 180 bei DB Schenker eine Hauptuntersuchung (HU) erhalten würden? Dass es sogar Loks im alten DR-Rot sein würden, war wohl für viele Eisenbahnfreunde nur ein Traum. Aber wieder einmal beweist DB Schenker, dass in diesem Hause nichts unmöglich ist. So hat man 180 006 und 011 Ende vorigen Jahres tatsächlich von ihrem Abstellplatz im ehemaligen AW Chemnitz abgezogen und ins tschechische Prerov überführt, damit sie dort eine Hauptuntersuchung ohne Neulack erhalten. Nachdem die HU an den Loks in Prerov abgeschlossen worden war, erfolgte jeweils eine Überführung in einem Güterzug Richtung Halle/Saale. Dort wurden Restarbeiten ausgeführt, auch eine Ceramolversiegelung wurde vorgenommen. Seit 26. Juni 2014 sind nun wieder zwei 180 im alten Reichsbahnlack von Dresden aus durchs Elbtal in Richtung Děčin unterwegs.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Am 23. Juni 2014 trafen sich die beiden 180 zur morgendlichen blauen Stunde vor der Werkstatt in Halle G.

ZWISCHENHALT

■ **Vollwerbung** ist auf S-Bahnen und Regionalzügen der DB AG seit Juli 2014 wieder erlaubt. Die Vermarktung übernimmt die Ströer Media AG. Laut diesem Unternehmen wurden bereits 360 S-Bahnen der Netze Hamburg, Hannover, Berlin, Rhein-Neckar sowie der beiden Netze in Nordrhein-Westfalen für Werbebeklebungen freigegeben, zudem 200 Wagen und Loks von DB Regio. Damit ist das seit 2002 bestehende Vollwerbungsverbot der DB AG endgültig aufgehoben.

■ **Die Zürcher S-Bahn** bekommt 19 zusätzliche Züge des Typs Regio-Dosto von Stadler Rail. Das Auftragsvolumen der SBB beträgt 397 Millionen Schweizer Franken. Die Züge sollen ab Ende 2018 die Flotte der bestehenden 30 Regio-Doppelstockzüge für die S-Bahn Zürich ergänzen.

■ **Bombardier Transportation** hat am 10. Juli 2014 ein Drehgestell–Technikzentrum in Siegen eröffnet. Das Kompetenzzentrum soll der Entwicklung und Prüfung von neuartigen Drehgestellen dienen und Hauptsitz für Drehgestelltechnik des kanadischen Konzerns in Deutschland werden.

■ **DB AG und Bundeswehr** haben eine bundesweite Zusammenarbeit bei der Personalrekrutierung beschlossen. Soldaten sollen nach ihrem Ausscheiden aus der Bundeswehr laut der Kooperationsvereinbarung eine neue berufliche Perspektive bei der Deutschen Bahn AG angeboten bekommen.

MUSEUMSBAHN

Meiningen Inside

☐ Das man sich im Dampflokwerk Meiningen nicht nur mit der Aufarbeitung von Dampflokomotiven beschäftigt, zeigt derzeit die E 75. Bei dem verheerenden Brand am 17. Oktober 2005 in Nürnberg war neben anderen Maschinen auch E 75 09 sehr stark beschädigt worden. Hinter der Lok verbirgt sich eigentlich E 75 59, die zur 150-Jahr-Feier der Deutschen Eisenbahnen im Jahr 1985 in grauer Lackierung mit der Beschilderung als E 75 09 betriebsfähig aufgearbeitet worden war. Die ausgebrannte Lok wird aktuell rollfähig gemacht und zeigte sich am 5. Juli 2014 bereits in der Rostschutz-Grundierung. Darüber hinaus befindet sich derzeit 01 180 der „Bayernbahn Betriebsgesellschaft" des Nördlinger Eisenbahnmuseums zur Hauptuntersuchung im Meininger Werk. Diese Dampflok wurde 1937 bei Henschel gebaut und bekam später einen DB-Neubaukessel. Im Jahr 2011 überführte man die Maschine mit dem Ziel einer betriebsfähigen Aufarbeitung aus der Schweiz nach Nördlingen. Dort erfolgten in den vergangenen drei Jahren erste Arbeiten in der eigenen Werkstatt. Alles Übrige wird nun in Meiningen erledigt.



01 180 soll bereits im Herbst 2014 wieder eingesetzt werden können.

FOTOS: STEFAN KLEIN



Wegen der Brandschäden ist eine betriebsfähige Aufarbeitung der E 75 09 nicht mehr möglich.

KOOPERATION UNTER KONKURRENTEN

National-Express und DB AG

☐ DB Regio NRW hält künftig Züge für die National-Express-Rail GmbH instand. Einen entsprechenden Kooperationsvertrag unterzeichneten Vertreter des britischen Verkehrsunternehmens und der Nahverkehrstochter der DB AG am 24. Juni 2014 in Düsseldorf. Nach vorangegangener europaweiter Ausschreibung hatte National Express Anfang des Jahres DB Regio NRW den Zuschlag zur Instandhaltung von insgesamt 35 Triebfahrzeugen des Typs Talent 2 erteilt. Diese kommen ab Ende 2015 auf den Linien RE 7 (Rheine – Köln – Krefeld) und RB 48 (Wuppertal-Oberbarmen – Bonn Mehlem) zum Einsatz. DB Regio NRW erbringt damit erstmals vollumfänglich Instandhaltungsleistungen für ein anderes Nahverkehrsunternehmen.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: ROBERT FRITSCHE

☐ **Seit einigen Monaten ist die jüngste Škoda-E-Lok-Type 109E, die bei der tschechischen Staatsbahn als Baureihe 380 eingesetzt wird, immer wieder zu Test- und Messfahrten auch auf Gleisen der DB AG zu sehen. Die ČD-380 016 und 017 konnte man am 18. Juni 2014 mit ihrem Messzug zwischen Gablingen und Donauwörth bei Druisheim ablichten. Škoda strebt für diese Baureihe baldmöglichst eine Zulassung fürs deutsche Netz an, denn ab 2016 sollen diese Maschinen bei DB Regio eingesetzt werden. Wir wollen von Ihnen wissen, welche Züge die schicken Tschechinnen bespannen sollen?**

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2014 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete: „Neustadt an der Weinstraße". Gewonnen haben: Eckstein, Gisbert, 67304 Eisenberg; Scheibelberger, Sonja, A-2261 Angern/March; Familie Mathes, 12619 Berlin; Stegelmann, Reiner, 44629 Herne; Topsnick, Rolf, 06193 Wettin-Löbejün; Becker, Hans Peter, 51379 Leverkusen; Waida, Wolfgang, 89081 Ulm; Röser, Holger 96515 Sonneberg; Heinze, Christian, 50374 Erftstadt; Kugel, Manfred, 01169 Dresden; Belschner Christoph, 97199 Ochsenfurt; Stein, Marcus, 44143 Dortmund; Himbert, Hans-Martin, 66292 Riegelsberg; Wannenmacher, Markus, 66787 Wadgassen; Neuber, Anke, 06110 Halle/S.; Huf, Albert, 82140 Olching; Grimaldi, Heiko, 73098 Rechberghausen; Darre, Claude, F-54420 Saulxures; Christ, Bernhard, 76829 Landau/Pfalz; Reiff, Manfred, 21407 Deutsch Evern.

■ *Unter dem Motto „Güterverkehr wie in den Siebzigern" fand am 4. Juli 2014 auf den Gleisen der Preßnitztalbahn der alljährliche Güterzugtag für Fotofreunde statt. 99 1542 und 99 1590 zogen von Sonnenauf- bis -untergang unterschiedliche Zuggarnituren bei wunderschönem Sommerwetter zwischen Steinbach und Jöhstadt. Auf dem Bild sind 99 1590 und 99 1542 gemeinsam mit dem letzten GmP des Tages nach Schlössel unterwegs und passieren dabei die nur an Sommerabenden ausgeleuchtete große Kurve nach der Straßenkreuzung bei Grumbach.*



FOTO: THOMAS OEHLER



FOTO: STEFAN KLEIN

■ *Am Nachmittag des 9. Juli 2014 ereignete sich bei Rangierarbeiten im Bhf Münster eine Flankenfahrt zwischen einem von der 111 074 geführten Zug mit Doppelstockwagen sowie einer Talent-Doppeleinheit mit dem 643 554 an der Spitze. Während der Bergungsarbeiten war der Südkopf mit der Ausfahrt in Richtung Hamm nur eingeschränkt nutzbar.*



FOTO: STEFAN KARKOWSKI

Am 11. Juni 2014 entstanden die ersten Bilder der D180 in der neuen Farbgebung. Die Lokomotive wurde dazu extra für einen exklusiven Fototermin perfekt in die Sonne gefahren.



FOTO: TOBIAS MEYER

■ *Der noch junge österreichische Lokdienstleister „European Locomotive Leasing" (ELL) hat seit wenigen Wochen die ersten seiner insgesamt 50 bestellten Vectron-Lokomotiven im Einsatz. Mehrere E-Loks dieser Baureihe wurden unter anderem von der „RurtalbahnCargo" angemietet, so auch 193 832, die am 13. Juli 2014 im Passauer Güterbahnhof abgestellt war und auf neue Einsätze wartete.*

PRIVATBAHN

Gelber Riese

☐ Die größte bisher bei Gmeinder in Mosbach/Baden gebaute Lokomotive ist in die Schweiz verkauft worden. Die ursprünglich für die Hafenbahn Hannover gebaute D 180 BB ging an die Schweizer Baufirma Vanoli mit Sitz in Immensee. In der Folge erhielt der Lokriese ein gelbes Farbkleid. Am 12. Juni 2014 rollte D 180 BB dann im Schlepp eines MRCE-Vectron (193 870) von Mosbach nach Basel Badischer Bahnhof. Nach der Verzollung steht eine Überführung der Maschine nach Samstagern an, wo sie noch mit dem schweizerischen Zugsicherungssystem Integra/ETM-S ausgerüstet werden muss.

DB AG

Fortschritte bei S21

☐ Mit einer Tunneltaufe und einem symbolischen Tunnelanschlag wurden zwei neue Bauten im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 gefeiert: Am 23. Juni galt die Aufmerksamkeit dem Baustart für den Albabstiegstunnel des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm. Mit dem Albabstiegstunnel ist bereits der vierte Durchstich auf der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Bau. Dazu meinte Dr. Volker Kefer, Vorstand der DB AG für Infrastruktur und Dienstleistungen: „Die Neuordnung des Bahnknotens und die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz werden den Wirtschaftsräumen im Südwesten einen wichtigen Schub geben. Ich freue mich, dass wir hier bei den Tunneln auf der Neubaustrecke und bei Stuttgart 21 inzwischen bereits rund sechs Kilometer im Berg sind". Am 10. Juli 2014 war Baustart für den rund 9,5 Kilometer langen Fildertunnel des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm. Er wird bergmännisch sowohl mit der 120 Meter langen und 4200 PS starken Tunnelbohrmaschine als auch konventionell aufgefahren. „Der Fildertunnel ist das Verbindungsstück zwischen zwei zentralen Verkehrsknoten: der Landeshauptstadt Stuttgart und der Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern. Er ist damit auch ein zentraler Baustein für das Gesamtprojekt und eine vollkommen neue Anbindung des ganzen Wirtschaftsraumes auf den Fildern", so Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG. Der stellvertretende Ministerpräsident und Minister für Finanzen und Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg, Nils Schmid, erklärte: „Mit der landesweiten Volksabstimmung ist es gelungen, einen gesellschaftlichen Großkonflikt zu befrieden. Mit dem heutigen Meilenstein schreitet die Realisierung dieses wichtigen Infrastrukturprojekts weiter voran. Das ist eine gute Nachricht für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg". In bergmännischer Tradition nahm Tunnelpatin Tülay Schmid, die Frau des stellvertretenden Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg nach der ökumenischen Segnung den symbolischen Tunnelanschlag vor.



FOTOS (3): GABRIEL HABERMANN

Eine Fabrik, die sich in die Erde gräbt; Tunnelbohrmaschinen gehören zu den faszinierendsten Ingenieursleistungen.



Gerlinde Kretschmann, die Frau des Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Winfried Kretschmann, nahm den symbolischen Tunnelanschlag des Albabstiegstunnels vor.



„Ich freue mich auf meine Aufgabe als Tunnelpatin. Es ist mir vor allem eine Ehre, die Tunnelbauer und Bergarbeiter bei ihrer schwierigen Arbeit zu unterstützen", so Tülay Schmid.


FOTO: BENJAMIN BEYTEKIN

Der erste Kippcontainerzug mit Tunnelaushub startet vom Umschlagplatz Innerer Nordbahnhof nach Wilhelmsglück (Schwäbisch Hall). Dort werden insgesamt 1,8 Millionen Tonnen des so genanntes Umschlagmaterials in einen Steinbruch verfüllt. Ausführende Firma ist Leonhard Weiss. Zwei Züge werden pro Tag verkehren. Jeder Zug ist 420 Meter lang und hat 40 Container geladen. Die Fahrten sind auf den Zeitraum von 7 bis 19 Uhr beschränkt und finden an allen Werktagen statt. In Wilhelmsglück sollen vier LKW im Einsatz sein und am Bahnhof stehen zwei große Containerstapler bereit.



FOTO: ROBERT HEINZKE

■ *Am 2. Juli 2014 verkehrte ein TEE der AKE-Eisenbahntouristik, der von Oebisfelde bis Dresden von einem Taurus gezogen wurde. Von Dresden bis Görlitz übernahm 119 158 der Berliner Eisenbahnfreunde den TEE. Reduziert auf fünf Wagen, überquerte dieser den Viadukt beim Haltepunkt Demitz-Thumitz. Am 6. Juli 2014 fand die Rückfahrt statt.*

TOP UND FLOP

TOP: Zum Rennsteig

Seit 15. Juni bietet die Erfurter Bahn Fahrten von Ilmenau über Stützerbach zum Bahnhof Rennsteig an. Jeden Samstag, Sonn- und Feiertag verkehren jeweils vier Zugpaare auf dieser nicht nur landschaftlich äußerst attraktiven, sondern auch technisch und historisch sehr interessanten Eisenbahnstrecke. Die Rampe zwischen Stützerbach und Rennsteig ist mit über 60 Promille Neigung eine der steilsten im Reibungsbetrieb.



FOTO: RAINER ALBRECHT

FLOP: Autozug vor dem Ende

Der Autoreiseverkehr der Deutschen Bahn AG gilt als stark defizitär. Nun zieht der Konzern die Reißleine und verkündet das Ende der Züge mit Autobeförderung zum Fahrplanwechsel 2017. Bereits seit einigen Wochen bietet die DB AG Bahnreisenden die Beförderung ihres Autos mittels LKW an, weil nicht mehr genügend Autotransportwagen zur Verfügung stehen. Auch das Nachtzug-Angebot mit Schlaf- und Liegewagen schreibt rote Zahlen, soll aber vorläufig erhalten bleiben.

FOTO: ANDREAS DÖLLINGER

■ Neuzugang bei DB Netz: Mit der zuletzt bei DB Regio Hessen in Frankfurt beheimateten 111 059 verfügt der Maschinenpool nun über eine weitere E-Lok für die Bespannung der demnächst drei Railab-Gleismesszüge. In den letzten Monaten wurde die Lokomotive, die zuletzt im Januar 2011 eine Hauptuntersuchung erhielt, im AW Dessau in Verkehrsgelb neu lackiert und durch DB Systemtechnik für ihren künftigen Einsatz modifiziert. Der Stromabnehmer über Führerstand 1 wurde dabei durch einen Mess-Stromabnehmer ersetzt und in den Führerständen selbst wurden Videokameras zur Streckenbeobachtung installiert. Ende Juni fanden die ersten Messfahrten mit der gelben 111 auf Hauptstrecken in Süddeutschland statt. Das auffällige Farbkleid steht der 111 ausgesprochen gut.

1937 – 2014

Hans-Joachim Kirsche †

□ Hans-Joachim Kirsche ist am 2. Juli 2014 nach schwerer Krankheit im Krankenhaus Berlin-Buch im Alter von 77 Jahren verstorben. Den in Thüringen geborenen Sohn einer Bäckerfamilie begeisterte das Thema Journalismus schon früh. Nach dem Studium an der Karl-Marx-Universität in Leipzig zog es ihn als Redakteur zur „Neuen Berliner Illustrierten". Einige Jahre später arbeitete er freiberuflich in Adlershof beim Fernsehen. Mit dem Wechsel zum Transpress-Verlag kam der Abschied vom bewegten Bild. Bei der Fachzeitschrift für den Betriebs-, Verkehrs- und Fahrzeugbetriebsdienst der DR, der „Eisenbahnpraxis", in Verantwortung standen für ihn nun andere Prämissen im Vordergrund. Hans-Joachim Kirsche nutzte sein unglaubliches Detailwissen sowie sein fotografisches Talent als Text- und Bildautor einiger Sachbücher zum Thema Eisenbahn und Reisen. Mit „Bahnland DDR", dem „Eisenbahnatlas" und „Wunderwelt der Eisenbahn" seien nur einige der im deutschsprachigen Raum geschätzten Titel genannt. In der Zeit des Zusammenschlusses von DR und DB änderte sich der Bedarf an Fachzeitschriften. Mit der Einstellung der „Eisenbahnpraxis" kam der Wechsel zur DB AG, wo er unter anderem Publikationen und wenig später den Fotoservice „Bahn und Bild" leitete. Neben Veröffentlichungen von Texten und Fotos in verschiedenen Fachzeitschriften, so auch im MODELLEISENBAHNER, führte er bei der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) nach seiner Pensionierung ehrenamtlich das Spartenheft „Bahn und Modell" und war zudem Koordinator der Buchreihe „Deutsche Eisenbahndirektionen". Der Wahlberliner gehörte zu den großen Köpfen der Eisenbahnszene.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Trotz seines herausragenden Wissens war Hans-Joachim Kirsche stets ein angenehm bescheidener Mensch und wunderbarer Gesprächspartner.

Zeitsprung ins Zonenrandgebiet





FOTOS: BODO SCHULZ

Aus Braunschweig trifft einer der letzten Eierköpfe in Söllingen ein. Rund ein Jahr später waren alle 613 abgestellt.

Eierköpfe der Baureihe 613 sucht man heute in Söllingen vergebens – so wie überhaupt jeglichen Verkehr auf der früheren Südelmbahn.

■ Vor 30 Jahren gehörten die Eierköpfe der Baureihe 613 noch zum gewohnten Bild auf der südöstlich von Braunschweig gelegenen, bereits im Jahr 1858 eröffneten alten Hauptbahn Wolfenbüttel – Helmstedt. Auf der so genannten Südelmbahn, nahe der innerdeutschen Grenze, verdienten sich die einstigen Renommier-Schnellverkehrstriebwagen der jungen Bundesbahn ihr Gnadenbrot im Nahverkehr. Eine große Zukunft hatte aber auch die Südelmbahn nicht mehr: Die Strecke war schon in sehr heruntergekommenem Zustand, als 2007 der Verkehr auf dem Abschnitt Schöppenstedt – Helmstedt zugunsten einer Erweiterung des Tagebaugeländes in Schöningen eingestellt wurde. Zuletzt fuhren hier noch Triebwagen der Baureihen 614 und 628. Erstere sind bei der Bahn mittlerweile auch schon Geschichte. Die autofahrenden Bewohner des umgebauten Söllinger Bahngebäudes freuen sich sicher über die Ruhe, die mittlerweile auf dem Bahnhof eingekehrt ist.

IN SCHWABEN DAHEIM



Am Bahnbetriebswerk Ulm präsentieren sich 193 011 und 193 016. Bemerkenswert sind die unterschiedlichen Lampenbauarten der 193 016: Links erkennt man die Bauart 1927, während rechts die Version von 1938 befestigt ist.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

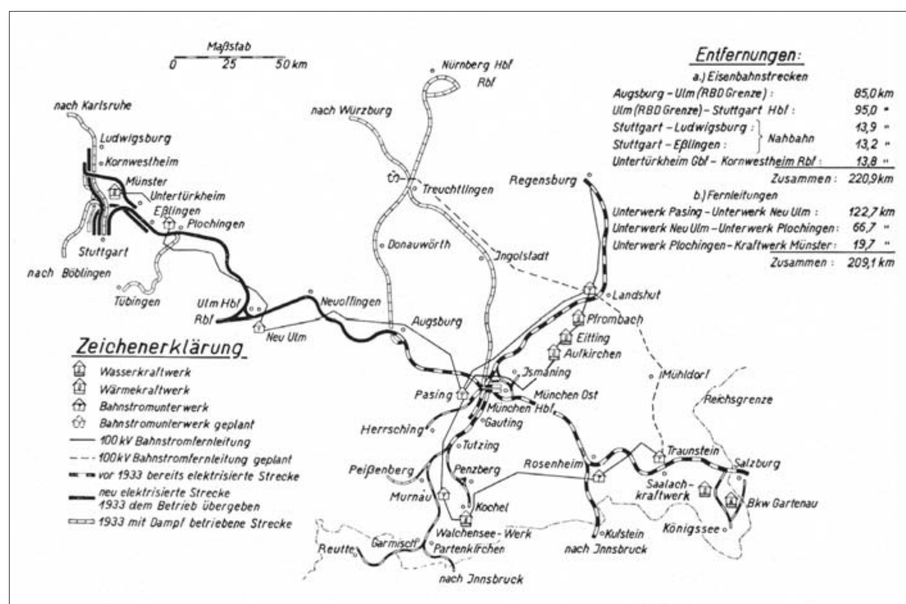
Das schwäbische Krokodil

Vor 30 Jahren wurden mit der 193 004 und 193 006 nach über 50-jähriger Einsatzzeit die letzten Maschinen der Baureihe 193 in Kornwestheim ausgemustert.

An einem kühlen Vormittag werde ich zu einem Besuch in einer Ulmer Seniorenresidenz erwartet. Bereits am Eingang winkt mich Hyazinth Baur zu sich, ein sympathischer Herr, der mit seinen 92 Jahren einen noch recht fidelen Eindruck macht. Wir haben uns lange nicht gesehen und freuen uns beide, dass wir wieder einmal über alte Zeiten schwätzen können. Hyazinth Baur ist ein Eisenbahnfan, auch wenn es diesen Begriff vor über 70 Jahren noch nicht gab. Er beginnt zu erzählen:

„Mein Onkel Hans hat als Rollfuhrunternehmer geschafft (gearbeitet) und ist regelmäßig nach Geislingen zur Güterabfertigung gekommen. Er hatte damals einen ganz neuen Laster; ich glaube es war ein Hanomag. Ich war damals zwölf Jahre alt und durfte ab und zu mit ihm mitfahren, wenn ich Vakanz (Ferien) hatte. Damals, Mitte der 30er-Jahre, war der elektrische Zugbetrieb noch was ganz Besonderes, und immer wieder sah man hohe Bahnbedienstete, die sich den Schubbetrieb mit den modernen Loken (Lokomotiven) in Geislingen zeigen ließen“, erinnert sich Baur. „Natürlich faszinierte der Schiebebetrieb auch mich. Neben der Baureihe E 93 kamen auch noch vereinzelt Dampfloks der Baureihe 95 und die klobigen Kastenloks (der Baureihe E 91) zum Einsatz. Nach rund einer Dreiviertelstunde Arbeit war mein Onkel in der Güterabfertigung meist fertig und wir fuhren wieder zurück. Im Sommer stand einmal ein Krokodil, eine E 93, auf Gleis 1 und ich durfte mitfahren. Das war für mich ein einmaliges Erlebnis und nur dank meines Onkels möglich. Leider durfte ich nie die Fotokamera von meinem Vater auf den Bahnhof mitnehmen, so dass es keine Bilder von damals gibt.“

Der elektrische Bahnbetrieb zwischen Esslingen und Ulm wurde am 1. Juni 1933 aufgenommen und währte erst seit knapp einem Jahr, als Hyazinth Baur regelmäßig nach Geislingen kam. Der sechs Kilometer



ZEICHNUNG: SLG.: KORBINIAN FLEISCHER

Als die Baureihe E 93 geliefert wurde, war das Einsatzgebiet noch stark beschränkt. Nur wenige Strecken waren zu diesem Zeitpunkt elektrisch befahrbar.

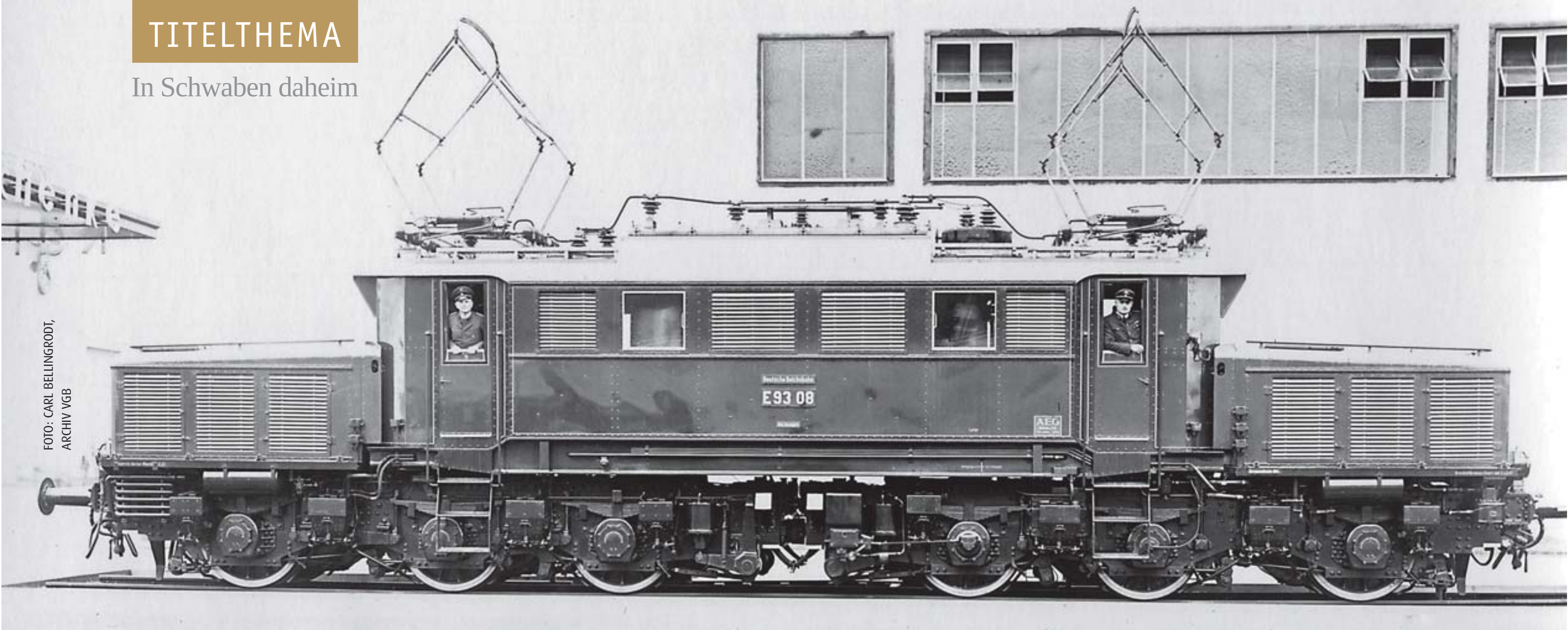


FOTO: CARL BELLINGRODT, ARCHIV VGB

Bei der Ausstellung „Schaffendes Volk" 1938 in Düsseldorf wird die am 4. Dezember 1937 abgenommene E93 08 den Besuchern vorgestellt.

lange Albaufstieg bei Geislingen, zwischen Stuttgart und Ulm, erforderte schon immer sehr leistungsstarke Lokomotiven. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs beschaffte die Deutsche Reichsbahn neu entwickelte Loks, die eigens für den Dienst auf der Geislinger Steige konstruiert wurden. Die als E93 bezeichneten Maschinen waren die ersten sechsachsigen Güterzug-E-Loks ohne Laufachsen in Deutschland und damit die Urahnen einer ganzen Generation von Lokomotiven, die bis zur Beschaffung der Baureihe 151 in den 1970er-Jahren das Maß aller Dinge bleiben sollte. Fast genau ein halbes Jahrhundert lang rollten die E93 auf ihrer Stammstrecke, abwechselnd eingesetzt von den Bahnbetriebswerken Ulm und Geislingen (bis zu dessen Auflösung) sowie vom Bw Kornwestheim. Mit der Ausdehnung des elektrifizierten Streckennetzes wuchs auch das Einsatzgebiet, so dass die E93 im Lauf ihrer Einsatzzeit auch auf die Strecken nach Tübingen und Weil der Stadt, auf der Gäubahn nach Singen oder über Lauda nach Würzburg zu Einsatzehren kam.

Die Einsätze erfolgten in ganz Württemberg

50 Jahre lang im Schubbetrieb unentbehrlich

Die Geislinger Steige zwischen Stuttgart und Ulm ist seit 1850 in Betrieb. Mit dem fortschreitenden Ausbau der Bahnstrecken stieg auch das Verkehrsaufkommen, so dass ab 1854 die schweren Züge regelmäßig nachgeschoben wurden. Nicht nur eine Steigung von 1:44,5, sondern auch die Bogenradien erschweren die Bergfahrt, so dass bis heute schwere Züge diese Unterstützung benötigen. Mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke Kornwestheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg wurde auch der Schubdienst größtenteils auf elektrische Traktion umgestellt. Anfangs standen für diese Aufgabe nur die schweren Stangen-E-Loks der Baureihe E91 zur Verfügung, die 1933 von Bayern und Schlesien in die schwäbischen Bahnbetriebswerke Kornwestheim und Ulm kamen. Mit ihnen wurden die Dampfloks der Baureihe 95 (preußische T20) in Schubdiensten abgelöst. Erst Mitte des Jahres 1933 kamen E93 01 und E93 02 nach Geislingen. Gemeinsam mit den Stangenloks wurden sie sofort im schweren Güterverkehr eingesetzt, meist allerdings nur zwischen Kornwestheim und Ulm, da zu jener Zeit noch jede Lok ausschließlich von ihrem Stammpersonal bewegt wurde. Erst zwei Jahre später folgten zwei weitere Krokodile, so dass immer mehr Leistungen von der E91 auf die E93 übergingen. Mit dem Kriegsbeginn wurde der elektrische Betrieb aus Angst vor gegnerischen Luftangriffen wieder eingestellt. Diese Zwangspause dauerte jedoch nur wenige Wochen, so dass ab Ende September 1939 wieder der gewohnte Betrieb aufgenommen wurde. Bereits im Mai 1942 kamen die ersten stärkeren und mit



FOTO: HEINZ SICKERT

Über viele Jahre gehörten die Krokodile im Bahnhofsvorfeld von Geislingen zum gewohnten Bild. Nach dem Ende der 193 waren die Loks der Baureihe 194 noch bis 1988 dort im Einsatz.



FOTO: GERHARD GRESS

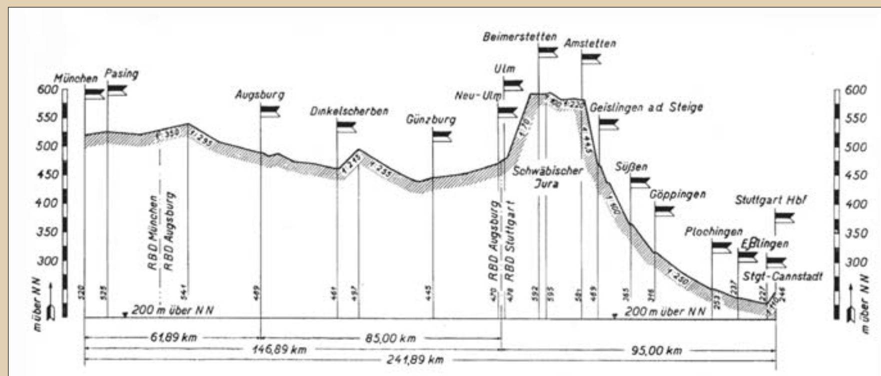
In Mühlacker ist im Juli 1957 E 93 05 mit einem sehenswerten Güterzug in Richtung Bruchsal unterwegs.

Schon lange her ist der Dienst von Wilhelm Scheiffele auf den Lokomotiven der Baureihe E 93. Trotzdem kann sich der rüstige Pensionär noch genau erinnern: „Ich bekam erstmals 1957 mit den Lokomotiven zu tun. Damals waren einige Maschinen im Bahnbetriebswerk Ulm (Donau) stationiert. Meine erste größere Fahrt führte mich allerdings mit einer Kornwestheimer Lok nach München. Zusammen mit einem Begleitmann übernahmen wir in den ersten Januartagen einen Zug ab Neu-Ulm in den Zugbildungsbahnhof München-Ost. Die Zuglok war allerdings wohl über den Jahreswechsel auf dem Gelände des alten Bw Neu-Ulm abgestellt. Glücklicherweise fiel in den Tagen, als die Lok dort abgestellt war, kein Schnee. Trotzdem erin-

Im Winter zog es durch alle Ritzen

nere ich mich, dass es damals eiskalt war und wir die Maschine erst aufrüsten mussten. Nach mehreren Tagen Stillstand war nicht mehr genügend Druckluft zum Heben der Stromabnehmer und Einschalten des Hauptschalters da, und auch eine andere Lok als Druckluftspender war nicht vorgesehen. So musste ich mit der eingebauten Handluftpumpe die benötigte Druckluft selbst erzeugen, um den Stromabnehmer nach oben zu bekommen. Diese Arbeit war sehr anstrengend und äußerst unbeliebt, weshalb man stets versuchte, so lange Stillstandszeiten tunlichst zu vermeiden. Nachdem der Stromabnehmer an der Fahrleitung anlag, musste der Hauptschalter umgelegt werden, was mit einem langen Metallhebel gemacht wurde. Deutlich hörte man nun die anlaufende Ölpumpe. Die ganze Lok zitterte, und wir

90 km/h schnelleren E 94 zum Bahnbetriebswerk Kornwestheim und verdrängten die E 93 in minderwertige Dienste. Die schweren Kriegszerstörungen und Angriffe auf fahrende Züge überlebten alle Maschinen, wenn auch zum Teil mit massiven Schäden, die zu mehrjährigen Abstellungen führten. In der Nachkriegszeit bis 1975 waren die E 93 regelmäßig in Schubdiensten in Geislingen anzutreffen. Doch das Aus kam schneller als erwartet: Zum Sommerfahrplan 1983 endeten die Einsätze im Schubdienst. Fortan oblag diese Aufgabe der Baureihe 194, die wiederum 1988 durch die Baureihe 140/139 ersetzt wurde, was allerdings zu massiven Problemen führte, insbesondere im Herbst, wenn die Schienen verschmutzt waren. So übernahmen die Loks der Baureihe 150 bis 2003 diese Aufgabe. Heute sind zwei 151 in Geislingen zum Nachschieben stationiert.

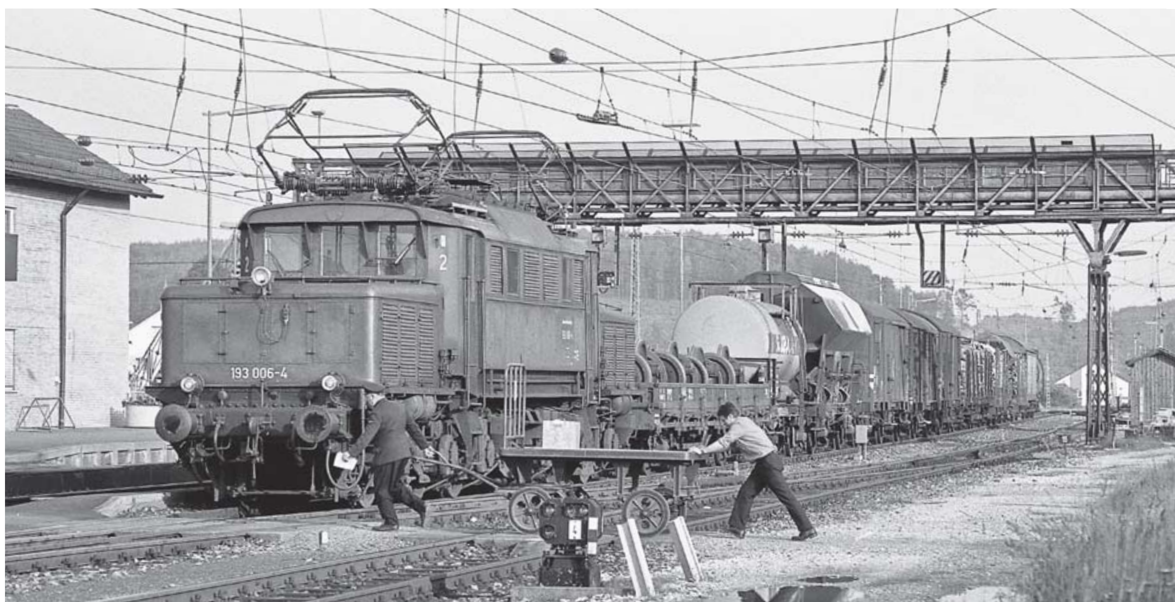


SAMMLUNG: KORBINIAN FLEISCHER

Anhand des Höhenprofils der Strecke Stuttgart – München kann man die hohen Anforderungen für die Überwindung der Geislinger Steige klar ableiten.

193 006 ist am 16. Mai 1973 mit einem Nahgüterzug auf der oberen Neckartalbahn bei Sondelfingen unterwegs.

übrigens auch, allerdings weil es so kalt war." Und Wilhelm Scheiffele berichtet weiter: „In den Jahren danach hatte ich regelmäßig Dienst auf der E 93, auf der ich in den warmen Monaten immer gerne gefahren bin. Im Winter war es aber, im Gegensatz zu den modernen Lokomotiven der Baureihen E 40 und E 50, bitterkalt. Man hätte meinen können, dass der kalte Fahrtwind durch alle Ritzen zog, so dass auch der Heizstrahler im Rücken nur wenig half. Warme Kleidung war also dringend erforderlich, wenn man nicht nach ein paar Stunden komplett durchgefroren sein wollte."



193 006 hat im Juli 1978 gerade einen schweren Güterzug über die Geislinger Steige nach Amstetten (Württ.) nachgeschoben, der in Kürze seine Fahrt in Richtung Ulm fortsetzen wird.

FOTO: BURKHARD WOLLNY

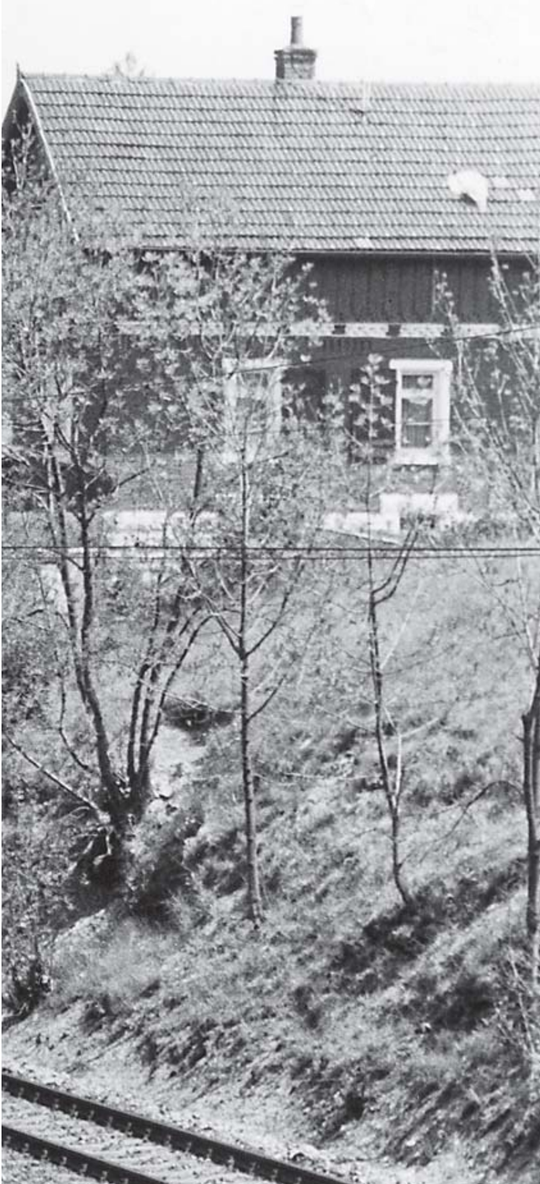
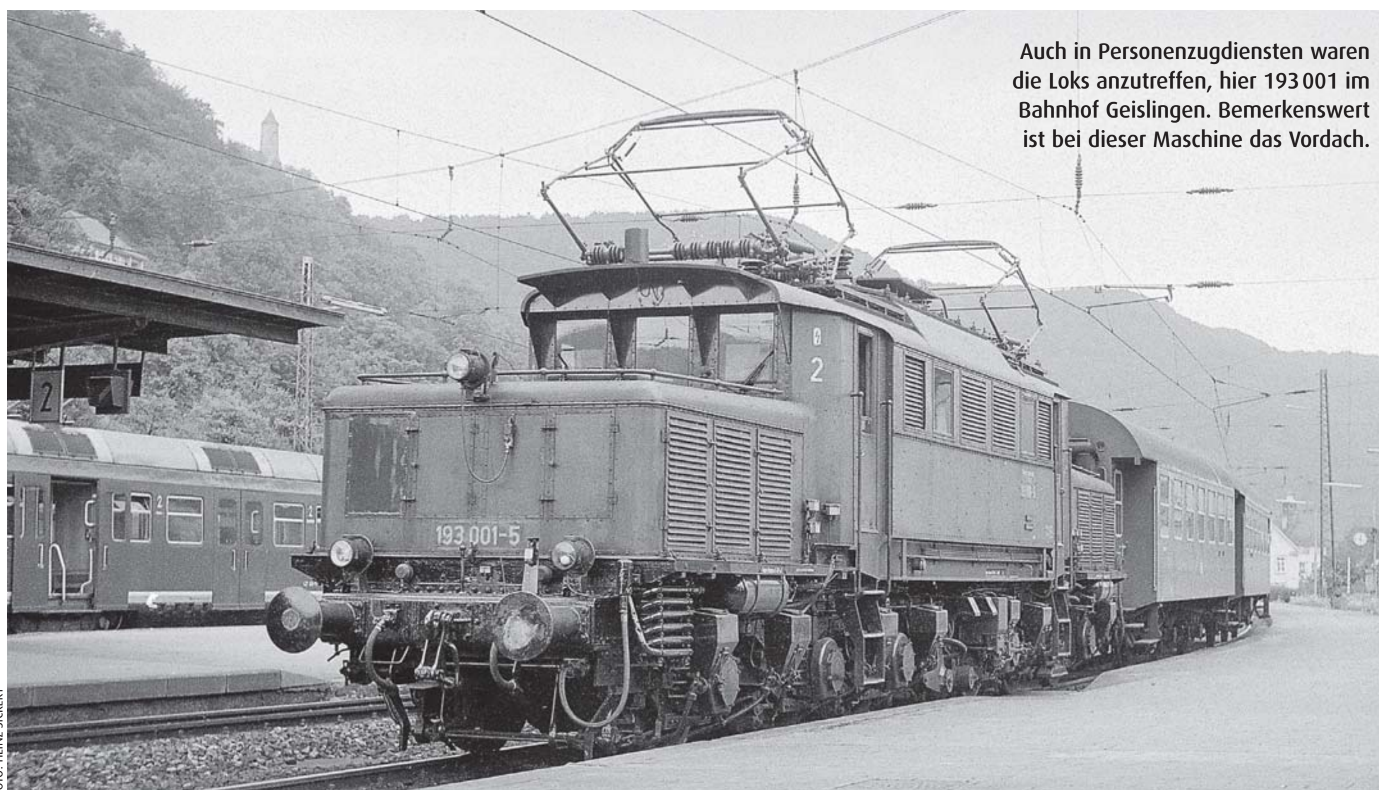


FOTO: DIPL.-ING. HERBERT STEMMLER

FOTO: ANDREAS RITZ

Nur zwischen Kornwestheim und Untertürkheim bespannte 193 002 am 11. April 1981 ihren Güterzug auf der Schusterbahn oberhalb des Neckartals.



Auch in Personenzugdiensten waren die Loks anzutreffen, hier 193 001 im Bahnhof Geislingen. Bemerkenswert ist bei dieser Maschine das Vordach.

FOTO: HEINZ SICKERT

Die Maschinen waren die längste Zeit ihres Lebens in Süddeutschland eingesetzt. Schwerpunkte bildeten die Hauptbahn zwischen Kornwestheim (bei Stuttgart) und Ulm sowie weitere Bahnlinien rund um Stuttgart. Die E 93 hatten zwar hauptsächlich Güterzüge zu bespannen. Doch bis zum Ende ihrer Einsatzzeit waren

Vereinzelt auch vor Personenzügen zu sehen

sie auch vereinzelt vor Personenzügen anzutreffen, wie zum Beispiel vor den so genannten „Salamanderzügen" auf der Schusterbahn zwischen Obertürkheim und Kornwestheim. Monatliche Laufleistungen von über 9000 Kilometern waren die Regel. Ab 1937 brachte der Eisenerzverkehr dann bemerkenswerte Zuwächse. So wurde im Rahmen der Autarkie-Bestrebungen seitens der NS-Regierung der seit Mitte des 19. Jahrhunderts ruhende Abbau der Doggererze zwischen Geislingen-Altenstadt und Bad Überkingen wieder aufgenommen. Dafür wurde an der Nebenbahn Geislingen – Wiesensteig ein großer Verladebahnhof errichtet und die Strecke bis dorthin elektrifiziert. Die Erzzüge mussten von Geislingen ins Ruhrgebiet zur Verhüttung gefahren werden. Kurz vor dem Geislinger Bahnhof galt es, eine Steilrampe mit bis zu 28 Promille zu bewältigen, bei der die Maschinen an ihre Leistungsgrenze kamen. Später wurde, zur Umgehung der extremen Steilrampe und des Bahnhofs Geislingen, in den Talauen östlich der Hauptbahn Richtung Eybach ein dreigleisiger Kehrbahnhof mit Rampen in Richtung Stuttgart und Ulm errichtet. Bis zur Einstellung der Förderung im „Staufenstollen" im Jahr 1963 waren die Erzverkehre ein wichtiges Aufgabengebiet der Baureihe E 93.

Relativ unbekannt hingegen ist der Einsatz der Lokomotiven in Bayern und Mitteldeutschland. Die Erhöhung der Zugleistungen während der Kriegsvorbereitungen Ende der 1930er-Jahre führten auch im elektrischen Netz Mitteldeutschlands zum Wunsch nach einer leistungsfähigen Güterzuglok. Dort waren neben der unter Reichsbahnregie gebauten E 77 bislang ausschließlich Oldtimer aus Länderbahnzeiten im Einsatz. So beschaffte die DRG eine vierte Serie der E 93. Ein weiterer Auftrag über die Lieferung von zusätzlichen elf Maschinen wurde allerdings zugunsten der noch stärkeren E 94 wieder storniert.



FOTO: RALF KOLLIG

Die Aufnahme zeigt den aktuellen Zustand des Führerstandes der Museumslok E 93 07, die im DB-Museum in Koblenz-Lützel untergebracht ist.

Drei E 93 waren damals im Bw Halle P stationiert, zwei nahmen ihren Dienst im Bw Leipzig-Wahren auf. Doch die Konkurrenz durch die inzwischen ebenfalls ausge-

Kurzes Gastspiel in Mitteldeutschland

lieferte E 44 war so groß, dass man die E 93 an die RBD München verlieh. Keine der Loks kehrte nach Mitteldeutschland zurück, zu groß war der Bedarf im Bw Rosenheim. Dort mussten schwere Kohlen- und Erzzüge zu den Hermann-Göring-Werken in Linz im angeschlossenen Österreich befördert werden. Erst mit der Anlieferung der E 94 bis Mai 1942 endete das bayerische Zwischenspiel und die vier Maschinen kamen nach Kornwestheim.

Die in Halle verbliebene E 93 18 ging diesen Weg, nachdem sie sich für die Verhältnisse in Mitteldeutschland als überdimensioniert erwiesen hatte, bereits 1940.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren alle Loks in Württemberg zusammengezogen und nach Aufarbeitung der Kriegsschäden im Ausbesserungswerk Esslingen ab 1950 wieder vollzählig einsatzfähig. An den Einsatzgebieten änderte sich indes wenig, außer dass immer mehr Strecken elektrisch befahrbar waren. Ab 1962 bekam das Bw Kornwestheim die ersten E 50 angeliefert, welche gleich in die Umlaufpläne der E 94 eingeplant wurden. Die nun überzähligen E 94 verdrängten E 93 aus ihren verbliebenen Langläufen und sonstigen hochwertigen Güterzugdiensten. Doch erst im Herbst 1976 wurde die E 93 aus der laufenden Unterhaltung herausgenommen. Die letzte Maschine, 193 004, fuhr am 29. Mai 1984 ein Nahgüterzugpaar nach Weil der Stadt. Damit waren die Einsätze der schwäbischen Krokodile beendet. In der Ulmer Seniorenresidenz bei Hyazinth Baur bedauere ich erneut, dass er damals in den 30er-Jahren keine Bilder machen konnte. Daraufhin meint er lapidar: „Die wären im Dezember 1944 sowieso beim großen Feuersturm in Ulm restlos verbrannt. Für einen Moment kommen bei Hyazinth Baur die ganzen Erlebnisse der Kriegszeit wieder hoch, doch schnell wechselt er das Thema: „Meinst Du, dass wir mal nach Koblenz fahren können?", fragt er mich am Ende. „Ich würde gerne noch mal eine E 93 sehen, auch wenn sie nicht mehr fährt." ☐ *Korbinian Fleischer*

Der Verschrottung entgangen



FOTOS (2): KORBINIAN FLEISCHER

Schon am Lokfriedhof des Bundesbahn-Ausbesserungswerkes München-Freimann angekommen, rostete **193 008** zusammen mit anderen Altbau-E-Loks nach ihrer Ausmusterung vor sich hin. Doch sie konnte in letzter Minute vor der Verschrottung bewahrt werden: 1986 fand sich mit dem Kernkraftwerk Neckarwestheim ein Käufer, der das Krokodil übernahm und im AW Nürnberg für rund 100 000 DM äußerlich aufarbeiten ließ. Die gepflegte Lok steht seit Sommer 1987 als Denkmal auf dem Gelände des AKW und ist von außen sichtbar. Leider ist sie aufgrund der Sicherheitsmaßnahmen normalerweise nicht zugänglich. Betreiber des Kraftwerks ist das EnBW-Tochterunternehmen EnBW Kernkraft GmbH. Während der Reaktor Neckarwestheim I bereits 2011 stillgelegt wurde, ist Reaktor Neckarwestheim II bis 2022 in Betrieb. Was nach dem Ende des Atomkraftwerks mit der schmucken Altbau-E-Lok geschieht, ist derzeit noch nicht bekannt.

Zahlreiche Kornwestheimer Eisenbahner fanden sich im Frühjahr 1984 zusammen, um gemeinsam eine E 93 zu erhalten. Die neu gegründete BSW-Gruppe erhielt E 93 07 zur Aufarbeitung und Pflege. Bei den Jubiläumsparaden 1985 war E 93 07 kurzfristig nochmals betriebsfähig. Leider scheiterte eine reguläre Wiederinbetriebnahme an den hohen Kosten. Nach langer Abstellzeit auch unter freiem Himmel (siehe Bild) kam sie 2009 ins DB-Museum Koblenz-Lützel. Die Mitarbeiter des Museums spendierten der **E 93 07** umgehend die schon lange überfällige Neulackierung, und so präsentiert sie sich heute als nicht betriebsfähiges Exponat der Deutschen Bahn AG fern ihrer eigentlichen Heimat.





FOTO: ANDREAS NIKL

Für das Kraftwerk in Lünen erwarb die STEAG (Steinkohlen-Elektrizität AG) im Jahr 1985 die **193 012** als Denkmallok. Nach einigen Jahren schenkte man die E-Lok der DGEG (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte), die diese Maschine in ihrem Eisenbahnmuseum in Neustadt (Weinstraße) ausstellte, sich später aber für eine Abgabe entschied. Die Lok sieht trotz ihrer langen Abstellzeit im Freien unter dem Blech erstaunlich gut aus. Glücklicherweise ist sie bis auf einige gestohlene Stromschienen vollständig. Seit Juli 2009 steht E 93 12 bei der Albtal-Verkehrsgesellschaft in Ettlingen. Die Lok befindet sich nun in Privateigentum und soll langfristig erhalten und aufgearbeitet werden.

LÜCKE GESCHLOSSEN

Nach jahrzehntelanger Pause wurde im Juli 2014 der Zugbetrieb auf der Strecke von Sebnitz ins tschechische Dolni Poustevna wieder aufgenommen.

Die Lücke ist überwunden. Es dauerte beinahe sieben Jahrzehnte, bis der kleine Grenzverkehr im Osten Sachsens von Sebnitz nach Tschechien wieder aufgenommen werden konnte.

Am 4. Juli 2014 wurde die neue Verbindung „U 28/Nationalparkbahn" feierlich eröffnet. Diese Linie verbindet nun auf einem großen Ring die Städte Rumburk, Sebnitz, Bad Schandau und Děčin. Am Vormittag des 4. Juli 2014 rollte ein dreiteiliges Desiro-Gespann als Eröffnungszug im Bahnhof Sebnitz ein, auf der Zielanzeige stand „U 28 1 Vlak/Zug".

Der Premierenzug wurde bereits von zahlreichen Fotografen und Filmteams erwartet. In ihm reisten auch die deutschen und tschechischen Politiker-Delegationen, die sich diesen Tag nicht entgehen ließen. Auch die örtliche Bevölkerung war zahlreich erschienen, um die Wiedereröffnung zu feiern, die man sich in der Region schon so lange erhofft hatte. Nachdem die Reden im Bahnhof Sebnitz verklungen waren, wurde dort offiziell das Band durchgeschnitten. Anschließend ging es im Zug über die Grenze nach Dolni Poustevna. Dort wurden die Desiros auf den Namen „Nationalparkbahn/Draha narodního parku" getauft.

„25 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs, zehn Jahre nach dem Beitritt der Tschechischen Rebublik zur Europäischen Gemeinschaft und sieben Jahre nach dem Ende der Grenzkontrollen schließt sich eine der letzten Lücken zwischen Böhmen und Sachsen. Die wieder aufgebaute Gleisverbindung zwischen Sebnitz und Dolni Poustevna bringt zwei Regionen noch enger zusammen", betont Arndt Steinbach, Landrat des Landkreises Meißen und Vorsitzender der ZVOE (Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe), in seiner Begrüßungsansprache.

Im Jahr 1905 fuhren die ersten Züge zwischen dem deutschen Sebnitz und dem damals zu Österreich-Ungarn gehörenden Nieder-Einsiedel (Dolni Poustevna).

Der Sonderzug der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde auf dem Weg nach Sluknov, gezogen von 105 015, überquert das weitläufige Tal bei Vilémov auf dem bekannten Stahlträgerviadukt, einem der reizvollsten Motive an der Strecke.



Sein Projekt steht kurz vor der Vollendung. Günther Gebauer (r.) beobachtet am 10. Juni das Geschehen im Bahnhof Sebnitz. Auch ihm ist es zu verdanken, dass knapp vier Wochen später die Wiederaufnahme des Verkehrs zwischen Sebnitz und Dolni Poustevna gefeiert wird. Jahrzehntelang verlor er nie den Mut, dafür zu kämpfen.



FOTOS (5): JENS VOGEL

Sebnitzer Blumenmädchen und Maskottchen des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) bei der Eröffnungsfeier im Bahnhof Sebnitz.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

In Dolni Poustevna fand eine Zugtaufe mit dem Sebnitzer OB Mike Ruckh statt. Der Desiro wurde zweisprachig auf den Namen „Nationalparkbahn" getauft.

Kleiner Grenzverkehr nach 70 Jahren Unterbrechung

Damals verkehrten bis zu acht Zugpaare zwischen den beiden Städten. Die politischen Umbrüche nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs beendeten jedoch diese grenzüberschreitende Zugverbindung. Ab 1948 wurde auf tschechoslowakischer Seite gar das Gleis abgebaut. Fast 70 Jahre nach Ausfahrt des letzten Zuges aus Dolni Poustevna Richtung Sebnitz rollen nun wieder Züge über die deutsch-tschechische Grenze.

Seit 1990 hegten die Sebnitzer den Wunsch, diese Verbindung ins landschaftlich reizvolle Nordböhmen zu reaktivieren. Über 20 Jahre lang mussten sie darauf warten und auf dem langen Weg auch einige Niederlagen einstecken. So manches Mal verloren die Beteiligten dabei fast den Glauben an ein Happy End.

Es ist vor allem dem unermüdlichen Einsatz von Menschen wie Günther Gebauer zu verdanken, dem ehemaligen Leiter des Bahnhofs Sebnitz, der inzwischen seinen Ruhestand genießt, dass dieses Projekt am Ende von Erfolg gekrönt war. Zudem hatte die IG Kohlmühle rund um Petra Kaden immer wieder Demonstrationen für die Reaktivierung organisiert. Vor allem die Möglichkeit, auf EU-Fördermittel zurückgreifen zu können, erlaubte den Wiederaufbau des demontierten Gleisstrangs hinter der deutschen Grenze.

Die Züge der neuen Verbindung fahren seit dem 5. Juli im Zweistundentakt. Somit bekommt die schon oftmals auf der roten Liste rangierende Strecke durch das Sebnitztal eine Zukunftsperspektive.

Insgesamt verspricht man sich von der Reaktivierung einen Schub für die Region. Die Bahnstrecke berührt die beiden Nationalparks Sächsische- und Böhmische Schweiz und besitzt beste Voraussetzungen, für Touristen und Ausflügler ein gefragtes Verkehrsmittel zu werden. Auf der Internetseite „www.nationalparkbahn.de" er-



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN



Grenzüberschreitung zwischen Sebnitz und Dolni Poustevna mit 112 331 der OSEF am 5. Juli 2014: Nur wenige Jahre zuvor, am 3. Februar 2007, sah es am selben Ort noch ziemlich trist aus (links).



Die Ferkeltaxe der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde war ein passendes Gefährt für das Eröffnungswochenende. Am Abend des 6. Juli verlässt sie Sebnitz wieder und überquert den Viadukt Großschweidnitz auf der Überführung nach Löbau.

FOTO: ROBERT HEINZKE



Von Sebnitz geht es nun in östlicher Richtung nicht mehr nur nach Neustadt, sondern auch nach Dolni Poustevna.

halten Reisende Tipps für Ausflüge und Wanderungen sowie Informationen über Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke.

Während des Festwochenendes am 5./6. Juli 2014 unterstützten die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde (OSEF) aus Löbau die Feierlichkeiten. Der Verein brachte einen Sonderzug mit, der von einer V 100 (112 331) und einer V 60 (105 015) geführt wurde, sowie die Ferkeltaxe 772 413/972 502. Der lokbespannte Zug pendelte zwischen Sebnitz und Sluknov, die Ferkeltaxe kam zwischen Sebnitz und Mikulášovice dolní nádraží (Nixdorf) zum Einsatz. Die Strecke war an beiden Tagen bis an die Belastungsgrenze ausgereizt, sodass natürlich auch die ersten Verspätungen nicht lange auf sich warten ließen, was der guten Stimmung in den teilweise zum Bersten gefüllten Zügen jedoch keinen Abbruch tat. □ *Jens Vogel/al*

Volle Züge zur Streckeneröffnung



FOTOS (2): HANNES ORTLIEB



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Ein wenig frische Farbe könnte das imposante Bahnhofsgebäude von Dolni Poustevna noch vertragen. Für einen neuen Bahnsteig hat es immerhin schon gereicht. Am 13. Februar 2007 (links) wirkte der Ort noch ein wenig wie das Ende der Welt.

Zum 125-jährigen Bestehen stellte die RhB eine ganz besondere Garnitur auf das Gleis. Gemeinsam zogen die beiden G 4/5 den Zug über die Albulastrecke.


FOTO: RHB

Nicht nur der Zug war bis auf den letzten Platz besetzt, auch die besten Fotostandorte waren regelrecht belagert.

Doppel-Dampf

Ein Ereignis, das es so schnell nicht wieder geben wird: Am 21. Juni heizte die Rhätische Bahn ihre beiden Schlepptender-Oldies G 4/5 107 „Albula“ und G 4/5 108 „Engiadina“ an, sammelte das rollfähige historische Personenwagen-Material ein und schickte den so gebildeten Zug von Chur über die Albulastrecke nach Samedan.

Die Einmaligkeit dieses Bahn-Highlights mit dem Doppel-Dampfspektakel zog Fans aus nah und fern an die Strecke, und die Verfolgungsjagden der Eisenbahnfotografen auf der schmalen Straße entlang des Schienenstrangs im Albulatal hatten oftmals abenteuerlichen Charakter.

Die beiden Vierachser und vier Zweiachser bereiteten den beiden Dampfern (Baujahr 1907), die fast so alt sind wie ihre Bahngesellschaft und immer bei der RhB waren, kaum Mühe. Auch der Wettergott war gnädig und bescherte Reisenden wie Fotografen entlang der Welterbe-Strecke einen traumhaften Tag. □ *Stefan Alkofer*


FOTO: JOS J. M. BELTMAN

Einer der Höhepunkte der Fahrt war die Passage über den Landwasser-Viadukt.


FOTO: KLAUS ECKERT

Die 107 hatte die Ehre, den Zug zu führen. Kurz nach Thusis nimmt die historische Fuhre Fahrt auf.



Eifrig dabei, nicht nur beim Tragen des Schildes, war auch unser jüngster Mitreisender Julian aus Nürnberg.



Aufgeteilt in zwei Gruppen ging es mit Führung übers Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Weimar.

Am 5. Juli waren MEB-Leser mit Regionalzügen unterwegs. Ziel war das Museum des Thüringer Eisenbahnvereins im ehemaligen Bahnbetriebswerk Weimar.

Aus drei Richtungen nach Weimar

Große Freude bereitete den mehr als 30 Teilnehmern unsere sommerliche Samstagstour zum Eisenbahnmuseum in Weimar, die der MODELLEISENBAHNER in Kooperation mit dem SWR-Eisenbahn-Romantik-Club am Samstag, den 5. Juli 2014, durchführte. Die meist kurzweilige Anreise erfolgte aus drei Richtungen, überwiegend mit Neigetechnik-Dieseltriebzügen der Baureihe 612 und den neuen E-Talent-Triebwagen. Zwar wirkte die durchaus theatralisch-fotogene Gewitterstimmung teils recht bedrohlich, doch nur ganz kurz, unmittelbar nach dem Museumsbesuch mit informativer Führung und zünftigem mittäglichem Snack, regnete es ein paar Spritzer.

In Weimar präsentierten uns die aktiven Museumsbahner vom Thüringer Eisenbahnverein die bemerkenswerte Sammlung älterer und neuerer Maschinen. Erst seit ein paar Wochen vor Ort, konnte auch der Urtyp der modernen Traxx-Lokomotiven, die 128 001, von innen und außen bestaunt werden. Im direkten Vergleich mit einer ebenfalls ausgestellten DR-243 sah man der modernen Maschine dann doch die gemeinsame Herkunft aus Henningsdorf bei Berlin deutlich an. □ *Michael Robert Gauß/kf*



Die Fahrzeit von den unterschiedlichen Ausgangsbahnhöfen wurde zum intensiven Austausch genutzt, so dass die Zeit sehr schnell verging.



FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS

Alle Wünsche erfüllt: Die Loks standen sogar von innen zur Besichtigung bereit, das galt auch für die frisch lackierte 243/143.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Richtigstellung

Betrifft: „Eisenbahner aus Passion", Heft 7/2014

Einen Bezug zwischen E 18 08 und Horst Troche gibt es nicht. Der Wiederaufbau der stark heruntergekommenen E-Lok war ein Projekt des Bw München Hbf unter der Schirmherrschaft des Dezernates 21 A des Bundesbahn-Direktors Werner Schott. Ich leitete die Arbeiten und musste zuvor auch zwischen E 18 02 und E 18 08 wählen. Die bessere Option wäre E 18 02 gewesen, der jedoch die Silhouette des Druckgasschalters wegen des eingebauten Ölschalters fehlte, was bei E-Lok-Freunden zu Diskussionen geführt hätte. Das Projekt war für das 111-jährige Bestehen des Bw München Hbf vorgesehen, und E 18 08 sollte im Bestand der Münchner E-Loks für besondere Verwendung geführt werden. Herr Troche nutzte die fertige E 18 08 lediglich für die Nürnberger Paraden 1985. Weder das Verkehrsmuseum noch Herrn Troches Abteilung leisteten finanzielle Unterstützung zu der in 2700 Freizeitstunden wieder entstandenen E 18 08.

Werner Streil
81671 München



FOTO: SLG. STREIL

Im Herbst 1984 hatte E 18 08 IC-Wagen von Freilassing nach Neuaubing zu überführen. Sie war damals noch im Schutzlack zur Vermeidung von Rost unterwegs und wartete auf eine freie Spritzkabine im AW Freimann.

Anmerkung der Redaktion: Einen ausführlichen Beitrag über den Wiederaufbau der E 18 08 lesen Sie in einer der nächsten Ausgaben des MEB

Preistreiberei

Betrifft: „1. Platz Piko", Heft 7/2014

Mit der Bemerkung: „Gerade die Modellbahnpresse hat mit ihren Forderungen den Detaillierungswahnsinn ..." haben Sie sicherlich nicht nur mir aus dem Herzen gesprochen. War es doch die Modellbahnpresse, die immer mehr Detaillierung wollte. Dem ist die Industrie im Laufe der Jahre nachgekommen. Mit welchem Ergebnis? Loks sind kaum noch bezahlbar. Und was habe ich davon? Ich bin Spiel-/Betriebsbahner. Meine Modelle fahren. Und auf die Entfernung sehe ich nicht, ob da nun eine Niete fehlt oder der Raddurchmesser 0,1 Millimeter zu groß ist. Und dass im rauen Betrieb die filigranen Teile an der Pufferbohle oder die Trittstufen abbrechen, ist leider Praxis. Somit nutzt mir der Detaillierungswahn überhaupt nichts. Sicher, es gibt Sammler, die ihre Modelle in die Vitrine stellen und nur anschauen. Für die ist das auch alles in Ordnung. Ich bin inzwischen dazu übergegangen, nur noch die Produkte aus den Einfach-/Hobby-Sortimenten der Hersteller zu kaufen. Zum einen sind die deutlich robuster, zum anderen bezahlbar.

Heinz-Dietrich Kerl
E-Mail

Korrektur

Betrifft: „US-Corner", Heft 8/2014

Im aktuellen US-Corner hat sich ein Fehler eingeschlichen. Die Metroliner-Triebzüge waren nicht bis 2006 im Einsatz. Es gibt hier im Namen eine Doppeldeutigkeit, die zu Verwechselungen führt. Die Metroliner-Triebwagen waren bei Amtrak bis in die frühen 80er-Jahre im Einsatz und wurden dann wegen technischer Mängeln abgestellt. Der Metroliner Service, eine Zuggattung, ähnlich dem deutschen Intercity, wurde hingegen bis 2006 betrieben, anfangs mit den Triebwagen, später mit lokbespannten Zügen.

Michael Kreiser,
E-Mail

Abschiedsdank

Betrifft:„Auf Wiedersehen Dr. Haucke", Heft 9/2014

Als treuer Stammleser habe ich zu meinem großen Bedauern erfahren, dass Ihr Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke in den Ruhestand gegangen ist! Ich habe immer sehr gerne seine Rubrik „Standpunkt" gelesen. Manchesmal musste ich auch über fünf Ecken denken, was er meint! Was mir an Dr. Haucke auch sehr gefiel, waren seine fachlich fundierten Kenntnisse bei Vorbild- und Modellbahnthemen! Aber auch seine feine, nie verletzende Ironie waren ein Markenzeichen. Ich bleibe weiterhin dem MEB treu!

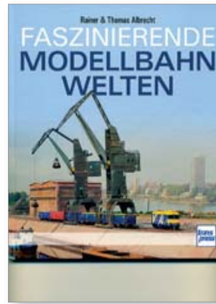
Erwin Wanninger jun.
94315 Straubing

Anderer Ort

Betrifft: „Endlich Einmotorig", Heft 8/2014

Zu meinem Bedauern muss ich Ihnen mitteilen, dass im Beitrag „Endlich Einmotorig" die Bildbeschreibung auf Seite 17 falsch ist. Das Bild ist nicht in Frellstedt aufgenommen. Die Aufnahme stammt von der südlichen Ausfahrt von Wolfenbüttel in Richtung Börßum der Bahnstrecke Braunschweig – Harz (Bad Harzburg/Goslar). Im Hintergrund ist die große Brücke der Bundesstraße 4 zu sehen. Die sichtbaren Brückenteile am unteren Bildrand sind für ein nie realisiertes Auszugsgleis des nicht in Betrieb genommenen Ablaufbergs. Ich bin in Wolfenbüttel geboren und habe diesen Fotostandpunkt selbst für Dampflokaufnahmen genutzt. Außerdem waren die Interzonenzüge durchweg mit V 200 (bzw. Dampfloks 001 und 011) und D-Zugwagen der DB sowie der DR (DDR) bespannt. Auf dem Bild sind Eilzug-Wagen mit Mitteleinstieg zu erkennen. Nach dem Schattenwurf aus westlicher Richtung zu beurteilen, handelt es sich um den Eilzug 1764 von Braunschweig nach Kreiensen, ab Wolfenbüttel um etwa 16 Uhr.

Peter Gennert
E-Mail



Lust auf Modellbahn

Rainer und Thomas Albrecht: Faszinierende Modellbahnwelten. Transpress-Verlag, Stuttgart 2014. ISBN: 978-3613714830, 144 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 19,95 Euro.

◗ Wenn Rainer und Thomas Albrecht ein Buch veröffentlichen, kann man gewiss sein, dass die Bildqualität hervorragend sein wird. Die beiden Stamm-Mitarbeiter des MODELLEISENBAHNER wollen mit ihrem neuen Werk vor allem Lust machen auf Modellbahn. In den letzten Jahren fotografierten die beiden verschiedenste Anlagen. In ihrem Buch zeigen sie unterschiedliche Ansätze: von der fest installierten Heim- zur großen Clubanlage bis hin zum mobilen Ausstellungsstück. Privatpersonen und bekannte Vereine öffneten für die Albrechts ihre Tore. Interessant sind die unterschiedlichen Stile und Schwerpunkte sowie die Zeitreise in jene Tage, als das Zubehör noch nicht so perfekt war wie heute, aber auf älteren Anlagen verwendet wurde. *al*

Fazit: ***Guter Tipp für Einsteiger***

Schienen-Geschichtsstunde

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (Hrsg.): Jahrbuch für Eisenbahngeschichte (46) 2014/15. DGEG-Medien, Hövelhof 2014. ISBN: 978-3937189819, 100 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 19,80 Euro.



◗ Dass die Eisenbahn in den vergangenen knapp 200 Jahren auf unterschiedlichste Weise erheblichen Einfluss auf den Lauf der Geschichte hatte, zeigen Publikationen wie diese. Mit fünf größeren Aufsätzen reicht die Themenvielfalt von der Artillerie auf Schienen, einem Bereich, der gerade auch im Jahr der Erinnerung an den Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 seine Bedeutung hat, bis zu den Anfängen der Eisenbahn in Köln. Fundiert geschrieben und ausführlich bebildert lädt das Buch zur Schienen-Geschichtsstunde ein. *al*

Fazit: ***Für historisch Interessierte***

360 von 3141

Dirk Endisch: Die Baureihe 50 bei der Deutschen Reichsbahn. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2014. ISBN 978-3-936893-75-6, 224 Seiten, 155 Schwarzweiß- und zwei Farbabbildungen; Preis: 29 Euro.



◗ Im Rahmen der Erinnerung an die mit 3141 Exemplaren zahlreich gebaute Reihe 50 legt der Autor ein Buch vor, welches sich speziell mit den etwa 360 nicht rekonstruierten Maschinen bei der DR beschäftigt. Der Inhalt ist wie gewohnt in Entwicklung, Technik und Einsatzgeschichte unterteilt, wobei letztere auf etwa der Hälfte der Seiten den Schwerpunkt des Bandes darstellt. So werden sich vor allem Statistik-Interessierte über den Band im DIN-A5-Format freuen, der nicht zuletzt auch durch zahlreiche hochinteressante Fotos bereichert wird. *oh*

Fazit: ***Standardwerk zur Altbau-50 in der DDR***

AUSSERDEM ERSCHIENEN

Frankreich-Rundreise

Jean Tricoire: Atlas Ferroviaire France 2014/2015. Edition Le Train, Betschdorf 2014. ISSN: 1296-5537, 156 Seiten, zahlreiche Farbabbildungen und ausklappbare Eisenbahnkarten; Preis: 19,90 Euro.

◗ In gewohnter Le Train-Qualität bietet der Band eine fotografische Rundreise durch Frankreich ein. Die zahlreichen Karten sind eine gute Orientierungshilfe.

Fazit: ***Auch ohne Französischkenntnisse ein Genuss***

Von Tirol nach Tirol

A. Jursitzka, H. Pawelka: Von Ost nach West durch Alt-Tirol. Alba-Verlag, Meerbusch 2014. ISBN 978-3-87094-257-1, 192 S., 124 Farb- u. 161 Sw-Abb.; Preis: 25 Euro.

◗ Mit dem Buch zu den beiden Ost-West-Magistralen durch das alte Tirol vollenden die Autoren eine Trilogie.

Fazit: ***Kompakte Streckenchronik mit vielen Abbildungen***

Zum Jubiläum der Aussichtsbahn

Siegfried Bergelt: Von Buchholz nach Schwarzenberg. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2014. ISBN 978-3-937496-65-8, 128 Seiten, 111 Schwarzweiß- und 160 Farbabbildungen; Preis: 24,50 Euro.



◗ Die heute nicht mehr regulär befahrene Bahnlinie von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg zählt zu den populärsten Strecken in Deutschland. Dem weithin bekannten Markersbacher Viadukt, den harten Erzgebirgswintern, den kuriosen Schnellzug- und den späten Dampflokeinsätzen in den 1980er-Jahren sind neben der Streckenbeschreibung und -geschichte sowie dem Fahrzeugeinsatz eigene Kapitel gewidmet. Beschreibungen der musealen Einrichtungen sowie einige unterhaltsame Anekdoten runden den Band ab. *oh*

Fazit: ***Zum Streckengeburtstag passender Band***

Dampfreise nach Mohorn

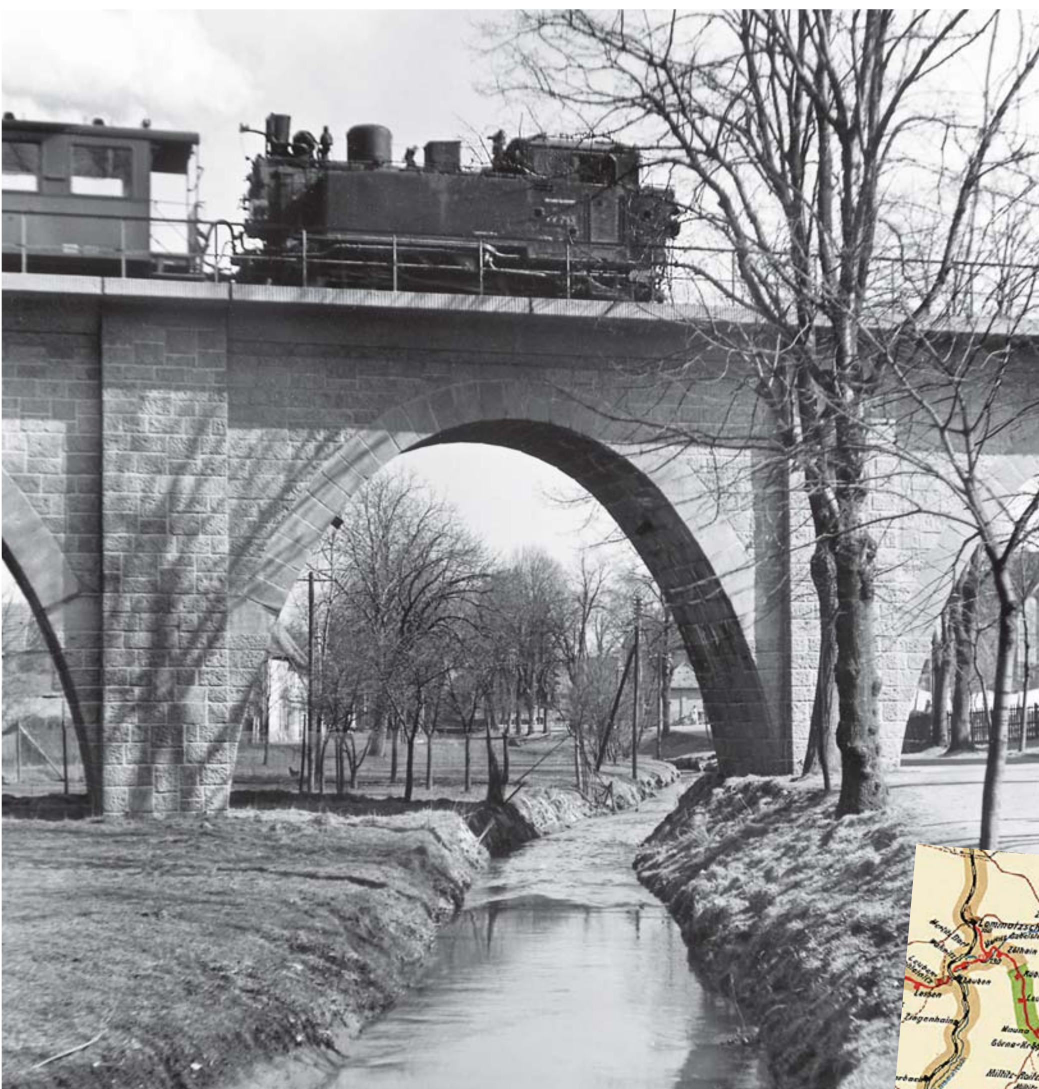


FOTO: SLG. PETER WUNDERWALD

Auf dem Weg nach Freital-Potschappel überquert die 99 715 den 1954 neu errichteten Viadukt über das Saubachtal bei Wilsdruff.



Am 23. Juni 1968 verfolgte Alfred Luft den Personenzug von Freital-Potschappel bis Mohorn. Dort gelang ihm die Aufnahme der beiden abfahrbereiten Züge nach Nossen und Klingenberg-Colmnitz.

Vor gut 40 Jahren verzogen sich die letzten Dampfwolken über dem ehemals ausgedehnten Wilsdruffer Schmalspurnetz. Wir reisen mit Bildern zurück in die Vergangenheit.



KARTE: SLG. PETER WUNDERWALD



Der am 31. Januar 1899 eröffnete Bahnhof Mohorn war der bedeutendste Unterwegsbahnhof der neuen Schmalspurbahn Wilsdruff – Nossen, die als Verlängerung der bereits seit 1886 bestehenden Strecke Potschappel – Wilsdruff in Betrieb ging.

Mit dem Bahnhofsbau entstanden neben dem Empfangsgebäude ein Nebengebäude, das Beamtenwohnhaus und die Bahnhofswirtschaft, dazu Laderampe, Güterschuppen und Ladestraße. Der zweiständige Lokschuppen bot vier Lokomotiven Platz, im hinteren Teil befanden sich der 26 Kubikmeter fassende Wasserbehälter, die Werkstatt und die Personalräume.

Das Bahnhofsgebäude in seiner Klinkerbauweise war ein Typenbau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und in fast baugleicher Form zum Beispiel in Brandis an der Strecke Beucha – Trebsen zu finden.

Der Gleisplan des Jahres 1899 unterschied sich nur unwesentlich von dem der späteren Jahre. Der Bahnhof verfügte über drei Bahnhofsgleise, zwei Lokschuppengleise, ein Lade- und zwei Abstellgleise. Das direkt neben dem Bahnhof gelegene Anschlussgleis der Fa. Albert Harz querte mit einer Kreuzung das Gleis 4. Der Endausbauzustand wurde im Jahr 1923 erreicht, als man das Gleis 1 über das Ende des Lokschuppens hinaus 80 Meter parallel zum Streckengleis weiterführte. An der Ostseite legte man ein etwa 50 Meter langes, erhöht liegendes Ausziehgleis an.

Mohorn war mehr als ein Unterwegsbahnhof

In Mohorn ergänzten die Lokomotiven der aus beiden Richtungen kommenden Züge am Wasserkran ihre Wasservorräte. Deshalb war dort stets ein längerer Halt im Fahrplan vorgesehen.

Durch die Eröffnung der Strecke Mohorn – Oberdittmannsdorf – Klingenberg-Colmnitz im Jahr 1923 stieg erneut die Bedeutung des Bahnhofs Mohorn für den Reise- und Güterverkehr im Bereich des Wilsdruffer Schmalspurbahnnetzes. Hier begannen und endeten nun die meisten Züge von und nach Klingenberg-Colmnitz.

Der Lokbahnhof Mohorn entstand bereits 1899. Er beheimatete anfangs zwei, nach Eröffnung der Strecke nach Klingenberg-Colmnitz drei Lokomotiven, wovon eine in Reserve stand. Als Stammloks galten die sächsischen IV K 125 (99 532) und 144 (99 539). In den 1930er- und 1940er-Jahren waren die Loks 99 584, 99 589 und 99 601 der Gattung IV K für einige Jahre in Mohorn stationiert.

Der dem Maschinenamt I (Dresden-Altstadt) unterstellte Lokbahnhof Mohorn war ab 1923 für die Zugbespannung auf der Strecke nach Klingenberg-Colmnitz zuständig. Als man 1925 Bahnbetriebswerke gründete, ordnete man den Lokbahnhof dem Bw Nossen zu, welches wie-

FOTO: DIETER KRAUSE

Der P 1727 aus Nossen hat Mohorn schon verlassen und hält am 30. August 1971 kurz im Bahnhof Helbingsdorf.



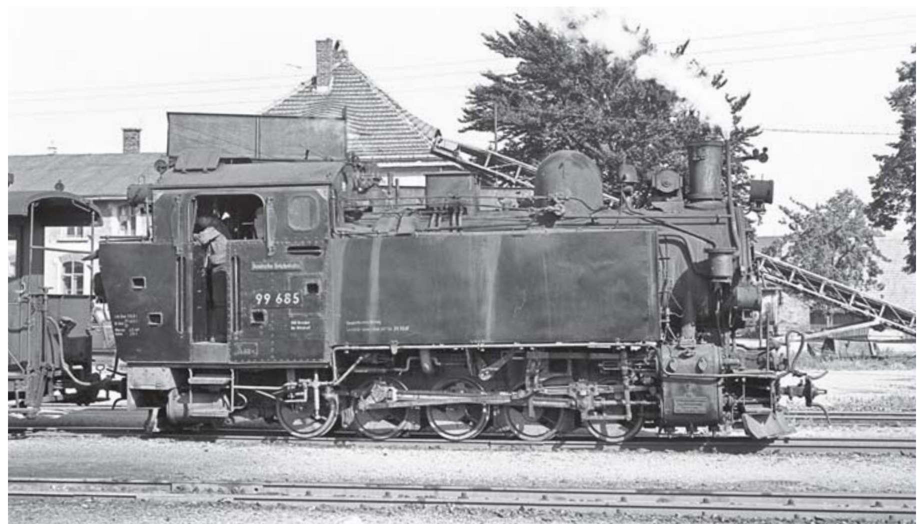
Neben der leeren Fernverkehrsstraße 173 rollt der P 1734 mit 99 654 nach Wilsdruff.

der dem Maschinenamt I unterstellt war. Ab 1952 bis zur Betriebseinstellung gehörte der Lokbahnhof Mohorn zum Bahnbetriebswerk Wilsdruff.

Nach dem Ersten Weltkrieg erschienen die kräftigen VI K-Loks auf den sächsischen Schmalsspurstrecken. Folgende VI K waren über längere Zeit in Mohorn beheimatet: 99 676, 99 685, 99 703 und 99 710.

Zum 1. Januar 1935 umfasste der Gesamtbestand im Wilsdruffer Netz 21 Loks, davon waren in Mohorn 99 601, 99 703 und 99 716 zu Hause. Nach dem Zweiten Weltkrieg, am 1. Januar 1950, belief sich der Gesamtbestand auf 19 Loks, davon drei in Mohorn: 99 655, 99 684 und 99 697.

Am 25. September 1971 wurde der Personenverkehr auf der nur noch spärlich bedienten Strecke nach Klingenberg-Colmnitz eingestellt. Nachdem am 27. Mai 1972 auch der letzte Personenzug auf der Strecke Freital-Potschappel – Nossen fuhr, wurden wenig später die Gleise abgebaut. Der Lokschuppen diente fortan als Busunterstellmöglichkeit und Bauhofgebäude. Die hinteren Räume des Lokschuppens nutzte der Modelleisenbahnclub Mohorn e. V. „Triebischtalexpress“ von 1986 bis 2008 für die Präsentation von Anlagen. Hier entstand auch die Nachbildung des Originalbahnhofs im Modell, das auf den Seiten 78 bis 82 in diesem Heft vorgestellt wird.



Ein halbes Jahrhundert lang waren die kräftigen VI K-Loks in Mohorn zu Hause. Die 99 685 hat bereits geschweißte Wasserkästen erhalten.

FOTOS (3): ALFRED LUFT

Kurz vor der Ausfahrt der Zuges nach Klingenberg-Colmnitz nahm Alfred Luft am 23. Juni 1968 noch einen höheren Fotostandpunkt ein.

Heute gibt der Bahnhof Mohorn ein ungewohntes Bild ab. Der Bauboom der 90er-Jahre brachte auch die Bebauung des großflächigen Geländes mit sich. Leider gelang es nicht die Blickachse vom Lokschuppen zum Empfangsgebäude von der Bebauung freizuhalten. Doch wenigs-

Nur wenige Bauwerke sind geblieben

tens konnten das repräsentative Bahnhofsgebäude und der Lokschuppen Mohorn auf Antrag der IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e. V. unter Denkmalschutz gestellt werden. Beide Bauten blieben somit erhalten.

Auf dem Bahnübergang der S 195 sind unter dem bröselnden Asphalt noch heute die Gleisreste des Einfahr- und Ausziehgleises zu sehen

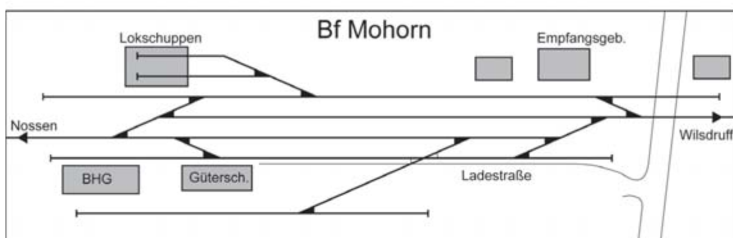
In den Jahren 2011/12 wurde der teils baufällige Lokschuppen unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten saniert und als Kultur- und Vereinszentrum einer neuen Nutzung zugeführt. Vor dem Mohorner Lokschuppen erinnert seit kurzem eine Tafel an die einst große Bedeutung des Bahnhofs und der Lokeinsatzstelle im Wilsdruffer Schmalspurnetz. □

Peter Wunderwald/abp



FOTO: GÜNTER ELSNER

Im Güterverkehr spielte der Rollwagen-Betrieb mit Normalspur-Wagen eine wichtige Rolle. 1958 steht 99 688 mit einem Güterzug nach Wilsdruff vor dem Empfangsgebäude.



ZEICHNUNG: MEB

Bemerkenswert am Mohorner Gleisplan war die Anbindung des Anschlussgleises von Gleis 3 ausgehend über eine Kreuzung.

www.tee-verein.de

Zeitreise ins Jahr 1951

Ein Besuch in Eckernförde vor über 60 Jahren im Maßstab 1:87.

■ Der Webauftritt des Vereins Treff Eckernförder Eisenbahnfreunde ist umfassend. Der Mittelpunkt des Vereins wie auch der Webseite ist das H0-/H0m-Modell der historischen Bahnhofsanlagen von Eckernförde im Jahr 1951. Man kann sich anhand des Modells ein Bild vom ausgedehnten Bahnhofsareal vor über 50 Jahren machen. Auf einer Länge von fast sieben Metern und einer Tiefe bis zu drei Metern erstrecken sich die Bahnanlagen im Modell. Zu sehen sind alle damaligen Bahngebäude, von denen es heute kein einziges mehr gibt. Auch der vorgeführte Zugverkehr orientiert sich an den Gegebenheiten Anfang der 50er-Jahre. Gezeigt wird das Zusammenspiel von Staats- und Kreisbahn. Die Anlage ist jeden ersten Sonntag im Monat (wenn Fischmarkt ist) im Eckernförder Museum von 13.00 bis 16.30 Uhr in Betrieb.

www.veb.de

Aus der Eifel in die weite Welt

Die Vulkan-Eifel-Bahn hat ihren Betriebssitz im ehemaligen Bahnbetriebswerk Gerolstein.

■ Die VEB Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH wurde in den letzten Jahren vor allem durch das Projekt Touristikverkehr Eifelquerbahn überregional bekannt. Bis zu 35000 Fahrgäste nutzten das Angebot. Leider konnte die für das Jahr 2014 geplante vollständige Reaktivierung der Eifelquerbahn im Personennahverkehr trotz eines entsprechenden Beschlusses nicht realisiert werden. Das Unternehmen ist deswegen aber nicht untätig. Informationen über die derzeitigen Projekte und Geschäftsfelder findet der virtuelle Besucher in der Rubrik „Aktuelles“ zusammengestellt. Ein Besuch der Webseite lohnt sich nicht nur wegen der vielfältigen Fakten, sondern auch wegen der dort gezeigten Fotos.

www.deutsches-krokodil.de



Reptilien im Netz

Übersichtlich mit vielen Informationen.

■ Für die Interessengemeinschaft Deutsches Krokodil unterhält Joachim Hund eine umfassende Website mit vielen Informationen zu den DB-Lokomotiven E 93 07 und E 94 279. Man erfährt dort vieles über die allgemeine Geschichte der Baureihen E 93 und E 94 oder zur aktuellen Situation der beiden bekannten Maschinen, aber auch zur Geschichte der Eisenbahn im Bahnknoten Kornwestheim nahe Stuttgart. In den vergangenen Jahren wurde der Internetauftritt Zug um Zug immer weiter ergänzt. Die umfangreichen Inhalte lassen sich inzwischen nicht mehr alle direkt über die Startseite beziehungsweise die seitliche Navigationsleiste aufrufen, da sonst die Übersichtlichkeit der Darstellung leiden würde. Um für die Leser eine bessere Struktur zu bieten, wurde eine nach Themen geordnete Seitenübersicht erstellt, die bei der Recherche wertvolle Dienste leistet. Neben zahlreichen historischen Aufnahmen fehlen selbstverständlich auch die Kontaktdaten zum Vorstand der Interessengemeinschaft nicht.

www.sylter-duenenexpress.de

Restaurierungsobjekt

Der erhaltene Borgward-Triebwagen L.T. 4 soll wieder fahren.

■ Ein wohl einmaliges Schienenfahrzeug der deutschen Schmalspurbahngeschichte soll aus einem jahrzehntelangen Dornröschenschlaf geweckt werden: der letzte erhaltene Borgward-Leichttriebwagen der Sylter Inselbahn (siehe MEB 4/2012). Die Sylter Verkehrsgesellschaft (SVG) mit ihrem Eigentümer Sven Paulsen und das Kleinbahnmuseum Selfkantbahn haben dazu ein gemeinsames Vorgehen vereinbart. Es sieht für dieses Relikt der Sylter Eisenbahngeschichte eine betriebsfähige Zukunft vor, womit es gleichermaßen als Werbeträger und Identifikationsobjekt für die Nordseeinsel und für die schmalspurigen Museumsbahnen verfügbar wird. Hierfür bedarf es nicht nur besonderer Anstrengungen seitens der mit diesem Projekt betrauten Museumsbahner, sondern auch bestimmter finanzieller Mittel, die über Spenden aufgebracht werden müssen. Viele der anfallenden Arbeiten sind in externen Fachwerkstätten durchzuführen, was zwangsläufig hohe Kosten mit sich bringt. Trotz eines hohen Anteils an unentgeltlichen Leistungen wird das Projekt geschätzte Kosten von rund 300 000 Euro für Materialbeschaffung und externe Leistungen verursachen. Über dieses Vorhaben und wie man die Bemühungen unterstützen kann, informiert die Webseite in vorbildlicher Weise.

Begeisterung und Leidenschaft

Ihr Spezialist für Modellbahn, Elektronik und Technik

Katalog · Filiale · Online-Shop: conrad.de



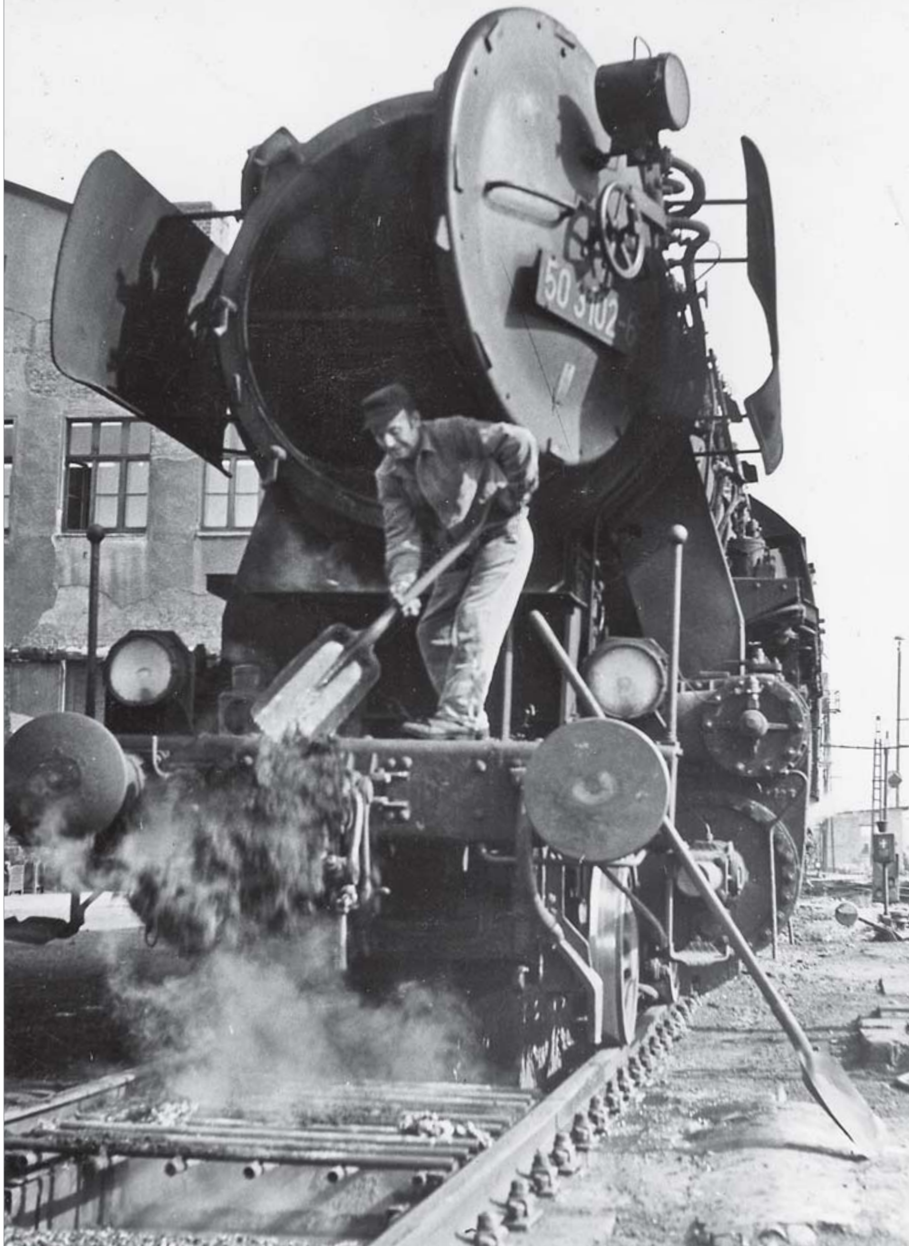
Das Öffnen der Rauchkammertür war wegen der kleinen Trittfläche nicht ungefährlich. Mit Schlägen waren die Vorreiber zu entriegeln und der Zentralverschluss aufzudrehen, bevor sich die schwere Tür gegen den leichten Unterdruck in der Rauchkammer öffnen ließ.



In einer losen Reihe stellen wir Eisenbahnberufe der Vergangenheit vor, denen oftmals wenig öffentliche Aufmerksamkeit beschieden war, die aber für den Eisenbahnbetrieb unverzichtbar waren.

DER AUSSCHLACKER

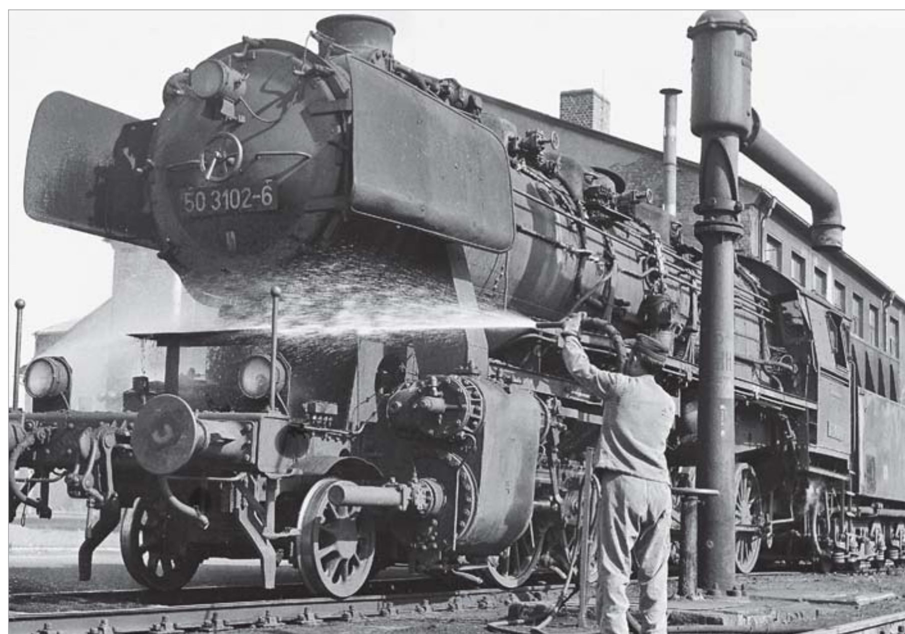
Mit dem Strukturwandel bei der Deutschen Bundesbahn und dem Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn verschwanden einzelne Tätigkeiten und bis dahin nicht wegzudenkende Berufe aus der langen Zeit des Dampflokbetriebs. Nahezu 150 Jahre gehörten Kohlehofarbeiter, Ausschlacker, Lokputzer und Drehscheibenwärter zum Bild eines jeden größeren Bahnbetriebswerks beziehungsweise Lokbahnhofs. In den Personallisten der Bahnbetriebswerke wurden entsprechend Beschäftigte unter dem Begriff Betriebsarbeiter geführt. Bei der Dampflokrestaurierung folgten nach dem Kohleladen das Entschlacken des Rostes und das gründliche Säubern des Aschkastens, anschließend das Entleeren der Rauchkammer von den Verbrennungsrückständen.



Schlechter Brennstoff sorgte bei der Deutschen Reichsbahn oftmals für reichlich Lösche in der Rauchkammer. Dementsprechend fordernd war die Arbeit für die Betriebsarbeiter, vor allem wenn mehrere Lokomotiven in kurzer Folge zu behandeln waren.

Ausschlacken war schwere Handarbeit

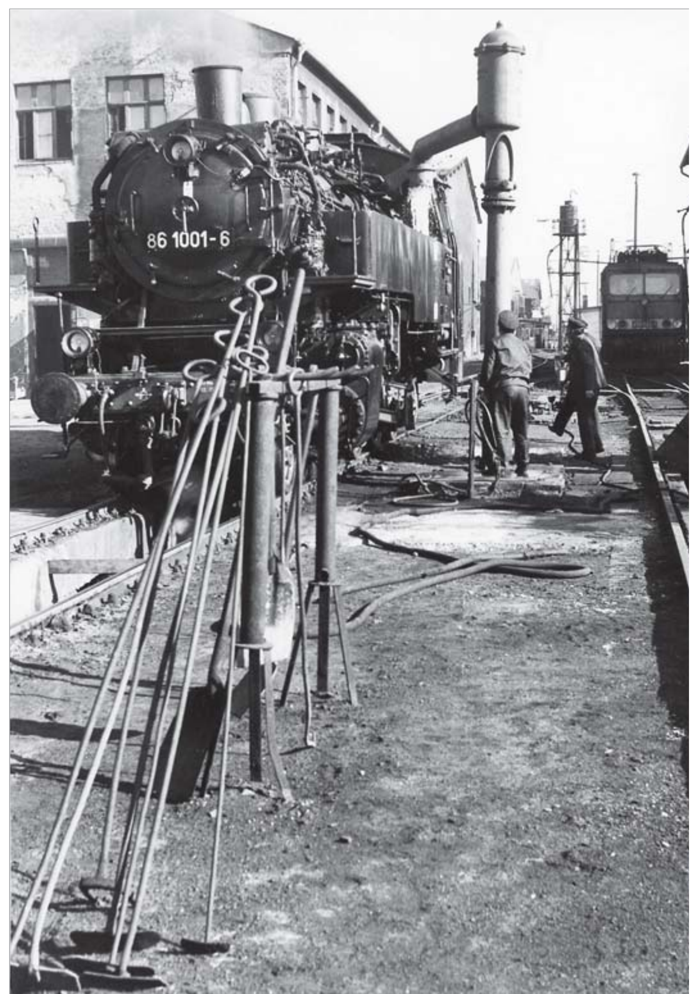
Asche und Schlacke fielen durch den abgesenkten Kipprost und die geöffneten Aschkastenklappen in eine Grube im Gleis (Schlackekanal). Die noch glühenden Rückstände wurden mit Wasser abgelöscht. Nach dem darauf folgenden Schließen des Rostes und der Klappen musste das Feuer neu aufbereitet werden, indem man die noch im vorderen Rostbereich befindliche Glut auf die gesamte Rostfläche verteilte und frischen Brennstoff aufwarf. Um ein starkes Abkühlen der Rohrwände zu vermeiden, war die Rauchkammer erst dann zu öffnen. Mit einer langstieligen Schaufel entfernte der Ausschlacker nun die Rauchkammerlösche. So nannte man die unverbrannten Rückstände des Brennstoffes, die vom Strom der Rauchgase glühend von der Feuerbüchse bis zur Rauchkammer durch die Rohre des Langkessels hindurchgetragen wurden und am Funkensieb abprallten. Sie fielen auf den Boden der Rauchkammer und wurden dort von der Rauchkammernässeinrichtung gelöscht, um ein Durchglühen der Rauchkammerbleche zu vermeiden. Die festsitzenden Rückstände wurden vom



Abschließend reinigte der Ausschlacker mittels Wasserstrahl den Tritt, die Pufferbohle und, sofern vorhanden, die Schürze. Das Bild entstand am 13. September 1976 im Bw Zwickau.

zweiteiligen Funkensieb selbst mit Hammerschlägen lockergeschlagen, den Funkenfänger reinigte man mit einem Besen. Im Bedarfsfall war das Funkensieb auszubauen. Auch die Lösche wurde in den Schlackekanal geworfen. Nach dem Schließen der Rauchkammertür wurden Rauchkammertritt und Schürze mit einem Wasserschlauch abgespritzt, und die Maschine konnte in gesäubertem Zustand dem Betriebsdienst übergeben werden.

Parallel zum Ausschlacken wurde oft Wasser genommen. Die Arbeitsgeräte der Betriebsarbeiter lehnten zwischen den Gleisen an einem Ständer.



Die im Ausschlackkanal noch glühenden Verbrennungsrückstände wurden mit Wasser gelöscht (8. Juni 1975).

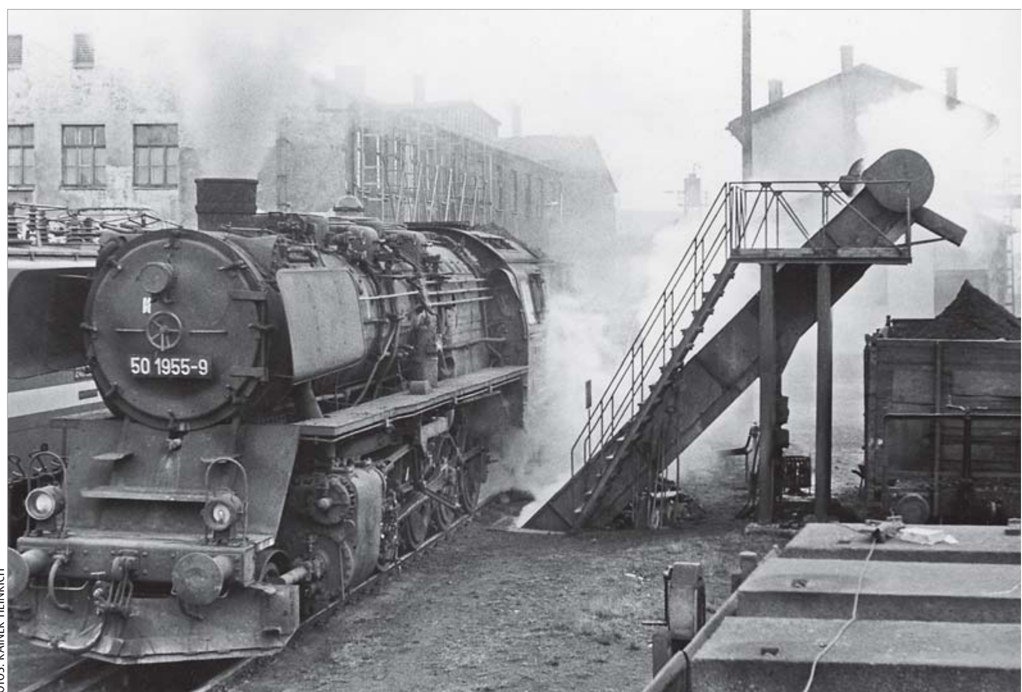


Die Umgebung der Ausschlackanlage war immer mit Staub und Asche überzogen und ein beißender Qualm umgab

Schmutz, Qualm und ständige Unfallgefahr

Ausschlacker und Lokpersonal während der Arbeiten. Dazu kam die ständige Unfallgefahr, beispielsweise durch die schmale Trittfläche vor der Rauchkammer – im Winter zusätzlich noch durch Schnee und Eis erhöht. Das Ausschlacken war eine der härtesten und auch schmutzigsten Arbeiten im gesamten Bahnbetriebswerk. Zudem verrichteten Ausschlacker ihre gesundheitsschädigende Arbeit meist noch zu einem niedrigen Lohn.

Im heutigen Museumsbahnbetrieb erledigen Lokführer und Heizer die Restaurierungsarbeiten auf dem Kanalgleis mangels Betriebsarbeiter selbst, wobei sich die Tätigkeiten beim Ausschlacken kaum geändert haben. ☐ *Rainer Heinrich*



FOTOS: RAINER HEINRICH

Ein Schlackeaufzug entleerte in Zwickau den Kanal in einen Güterwagen. In kleineren Einsatzstellen musste der Kanal oft aufwendig per Hand ausgeschaufelt werden (26. Dezember 1978).

VERKAUFEN
SUCHEN
TAUSCHEN



GÜTERBAHNHOF

VERKÄUFE
Dies + Das

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

Saxonia	66,00 €	BR 94/106/118/120	67,00 €
BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 110/ES 499	63,00 €
BR 38	92,00 €	BR 130	88,00 €
BR 52 (Kondens)	66,00 €	BN 150	54,00 €
BR 55	99,00 €	VT 185	69,50 €
BR 64/75/58	73,00 €	VT (MOTOR MITTIG)	52,00 €
BR 86/95/57	84,00 €		

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (03726) 6489 · www.hobby-eck.net

www.modellbahnservice.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.lok-doc-wevering.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.

"De Isenboner"
Ihr Modellbahn An- und Verkauf in Kiel
An- und Verkauf aller Spurgrößen: 1 • 0 • H0 • N • Z
Loks, Waggons, Zubehör + Komplettanlagen. Digitalisierung und Instandsetzung aller Art
"De Isenboner" • Matthias Dorsch
Preetzer Chaussee 142 • 24146 Kiel
Tel.: 0160/96620002
www.de-isenboner.de • info@de-isenboner.de

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkaufe an Sammler über 100 Eisenbahnmodelle, davon US-Messing-Handarbeitsmodelle Dampflok (Big Boy etc.), über 100 Waggons in Z, N, H0, 95% OVP, Vitrinenmodelle. Ca. 50 Buragoautos 1:18, Preis VB. Nur Selbstabholer. Eisenbahnliteratur und ca. 500 Werbe-Lkws. Tel.: 06104/44993.

www.modellbau-chocholaty.de

Biete Lokschilder: Niet: E 42 074, 242 190-7, 143 850-6; Guß-Leichtmetall: 92 6502; Deutsche Reichsbahn, mit Rand, Guß; DB-Keks, Guß. Alles gegen Gebot. Foto gegen Freiumschlag 0,55 € oder per E-Mail. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau. E-Mail: axel.mehnert@gmx.net.

www.schauffele-modellbau.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

MBW Spur 0 GmbH
Bezahlbare Modelle in 1:45 www.MBW-Spur-0.de

Achtung Museumsbahnen u. Sammler! Einige Stck. rote Schulterriemen original, Leder, neu (vorm. DB/DR Zugführerkennung) zu verkauen. J. Stumm, 0611/420568 (Anrufbeantw.).

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Eisenbahnplatte 3,20 x 1,20 m, bebaut, nicht zerlegbar sowie umfangreiches Zubehör an Loks und Wagen in TT, teils Piko DDR. dresden47@email.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Spur 0, 98 710 DRG (BB II), Adler München Best.-Nr. 4200, Vitrinenmodell, € 2600,–. H. Fink, Tel.: 06482/2256 (AB) abends.

www.spur-0.de

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Modelloberleitungen
www.SOMMERFELDT.de

stangel MODELLBAHNBAU
www.stangel.pl
Gebäudemodelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

JULI-NEUHEITEN 2014 LIEFERBAR!
Fordern Sie unseren kostenlosen Neuheitenprospekt an!
Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR H0 · TT · N
Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg/Erzgeb.
Tel.: +49 (0) 37 35. 66 84 66
Besuchen Sie uns im Internet unter: www.auhagen.de

MESSENEUHEITEN 2014 ZU SUPER-PREISEN
Internet-SHOP mit Schnäppchenmarkt
www.mueller-versand.de
e-mail: mueller-versand@t-online.de
Fordern Sie unsere kostenlose Neuheiteninformation 2014 mit farbigen Original-Prospekten verschiedener Hersteller an!
Mueller-Versand • Postfach 210914 • 76159 Karlsruhe • Tel.: 0721 / 1 61 07 10 • Fax: 0721 / 1 61 07 11



Modellbahn **Pietsch**
Prühßstr. 34, 12105 Berlin-Mariendorf, Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.com
Roco – Auslaufmodelle zum Sonderpreis

63560 DB AG BR 145 Elektrolok	~~154,00 €~~	129,99 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Modelltechnik – Modellbahnen
Inhaber: Lars Hempelt
Neuer Standort:
Schandauer Str. 96 • 01277 Dresden
Tel.: 0351/3100290 • Fax: 0351/3100291
www.hempelt-modellbahn.de
Anlagenbau • Digitalservice • Reparaturen
Vor-Ort-Service • An- und Verkauf • Versand



Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 165.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 43.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Anzeigenschluss für Heft 11/2014 ist der 05.09.2014

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.
Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2013

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnatelier-siegbach.de

Verkaufe günstig Loks und Wagen von Roco. Infos auf der Webseite http://miniwelt.jimdo.com. Tel.: 038231/87577, Mail: harald.schack@landhaus-schack.de.

www.moba-tech.de

www.dampfzug24.de

www.baehnlewerkstatt.de

Sammlungsauflösung H0, H0e, H0m. Großserie aller namhaften Marken, Kleinserie Micro-Metakit, Fuchs, Fulgurex, Metrop, Sedlacek, etc. Liste. Tel.: 0043/69981180709.

Fahrzeuge für 45 mm Spur (LGB + Piko). Magnus-US-Schlepptenderlok K27; Niederbordwagen + Ladung 2 Stück; gedeckter Güterwaggon 1x Reichsbahn, 1x DB; 2 Stück Mittelbordwaggon; 3 Stück Personenwaggons DR 3. Klasse; Schneepflug DB 30809455. Alles Ganzmetallfahrzeuge. LGB-Aster Schlepptenderlok Betr.-Nr. 994111; LGB 996001; LGB 20252; LGB Schienenreinigungslok 20670 sowie weitere US-Loks und Waggons auf Nachfrage. Ehm Friedrich, Tel.: 0174/9279017.

Biete von technomodell je einen Personen- und Güterzug in IIe, Lok sächs. I K und je 5 bzw. 6 Wagen sowie IIe-Schwellenband (ca. 18 m – ohne Schienenprofil). Alles gegen Gebot. Foto gegen Freiumschlag 0,55 € oder per E-Mail. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau. E-Mail: axel.mehnert@gmx.net.

www.modelltom.com

Verkaufe 0/0m: Bay./DR/DB/CH/Fr, Micro-Metakit, Fulgurex, Eurotrain, Gebauer, Hübner. Liste anfordern. Besichtigung Tirol oder München. Tel.: 0043/69981180709.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahnshop-remscheid.de

Riesensammlung H0 Gleich- und Wechselstrom, Loks und Wagen, DB + DR, viel Ep. III, viel Ia neu. Suchliste + Rückporto an Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

www.MDVR.de
Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Ihr Partner für rautenhaus digital®

www.spiel-hobby-Hank.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.zuz-modellbahn.com

Märklin 37080 € 220,–; 34633 € 100,–; 37131 € 180,–; 48211 € 20,–; 48926 € 15,–; 48300 € 25,–. Alles neuwertig, alles zusammen € 430,–. Tel.: 02721/81401.

www.Trainstore24.com

www.Modellbau-Gloeckner.de

Ha0 -HartmannOriginal
Modellbeschriftungen
Papier-, Kartonschilder,
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax: 03 52 05/7 54 09

www.lokraritaetenstuebchen.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

M 1:120 TT Regulierer TT
(für Parktag NVA)
Bausatz € 3,80
Fertig € 9,50
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3
Radscheibenelemente für Taurus
Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen (PIKO 4407): **7,– €**

www.MODELLBAHNSHOP.de
Inh. Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kunibertstrasse 17 | D – 12524 BERLIN
Tel.: + 49 (0) 30 / 670 68 107
MoBa - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Sonderangebote für TT

02292 BR 50.35 DR Epoche III	189,50 €	04613 T 334 CD	59,50 €
02432 BR 103 DB Sonderlackierung	119,50 €	04900 BR 186 DB AG	129,50 €
02454 E 18 DR	139,50 €	04905 E 486 BLS Alpinisti	129,50 €
02475 ES 64 F4 Przewozy Regionalne	129,50 €	04950 BR 183 MHW	129,50 €
02503 BR 220 DB blau-beige	119,50 €	16700 Weitstreckenwagen SZD	39,00 €
02884 BR 642 Mitteldt. Regiob.	199,50 €	500233 BR 242 DR rot	119,50 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
www.Lokschuppenhagenhaspe.de

Exklusive Handarbeitsmodelle sind unsere Leidenschaft, insbesondere in den Spuren **N, H0, 0, I** und **II**.
Besuchen Sie unsere Ausstellung oder besuchen Sie uns im Internet unter **www.lohag.de**
Was im Internet vermekt ist, ist in aller Regel auch im Bestand und damit sofort lieferbar.
Lokomotiven, Wagen und vieles mehr
Neuheiten aller bekannten Hersteller bitte vorbestellen.
Wir liefern pünktlich und zum Sonderpeis.
Bis 50% Rabatt auf Markenprodukte
z.B. Auslaufmodelle der Großserienhersteller zu sehr günstigen Ausverkaufspreisen.
Reinschauen lohnt sich immer: nie teuer, immer günstig. Ankauf, Tausch, Inzahlungnahme.
www.lohag.de
Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern:
Tel.: +49 (0)2331/404453

seit 1977
Lokschuppen Hagen-Haspe Inh. Werner Rüping
Ihr Spezialist für Kleinserienmodelle + Service
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 40 • Tel. ++49(0)2331/404453
Fax ++49(0)2331/404451 • D1-Netz ++49(0)171/4715600

www.modelleisenbahn.com

www.mbla.de

Wegen Hobbyaufgabe Roco, Lima, Rivarossi, M&D, Liliput, viel Zubehör von Micro, Weinert und Bochmann. Liste auf Anfrage. Willem.moll@yahoo.fr.

www.d-i-e-t-z.de

Suche und verkaufe:
us-brass
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

www.menzels-lokschuppen.de

Brawa TW BR172 + Beiwg. DR 150,– €; Fleischm. 1 x Schlafwg. DSG rot 18,– €, O-Wg. DB Europ 2-achs. 6,– €; 1 x Piko O-Wg. 2-achs. MAV 6,– €, 1 x SGW 2-achs. 6,– €; Fl. 1 x 4-achs. Postwg. 5102 18,– €, TW BR 614 + Mittelwg. 85,– €. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.modelltechnik-ziegler.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Bemo, Jouef, Liliput, Tramfabriek, www.egger-bahn.nl, auch Tausch. R. Wittekoek, Kade 2, NL 4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com.

www.werner-und-dutine.de

www.1000Loks.de

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte Loks sowie Personen- u. Güterwagen von: Fleischmann, Märklin, Pico. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.puerner.de

Roco: Triebwg. BR485/885 2 tlg. + Beiwg. 885 003-4 rot DB 85,– €, 1 x E-Lok BR110 OZ/beige 45,– €, 1 x E-Lok BR140 grün DB 50,– €, 1 x 2-achs. Donnerb. 1/2 Kl. 10,– €, 1 x 2-achs. Kühlwg. Sillan 6,– €. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.jbmodellbahnservice.de

www.modellbahn-pietsch.com

H0-Zimmeranl. 3,75 x 3,75 m, 6 Segm., zerlegbar, 100% digital, Loks + Wagen versch. Fabrikate. Info anfordern, Preis nach Vereinbarung. E-Mail: guentherscholz@web.de.

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.kieskemper-shop.de

3Leiter: H0-Loks (Märklin, Roco u. Andere), nur digital, viele m. Sound. Wagen, C-Gleisartikel u. Zubehör, neuwertig. Train-Safe-Röhren. E-Mail: e103103@t-online.de.

www.Langmesser-Modellwelt.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Trix und Tillig H0-DRG-Vitrinenmodelle zu verkaufen. Rohbau-Anlage H0, Fleischmann Gleise plus Häuser, Signalen zu verkaufen. Liste unter m.musolf@web.de.

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Fleischmann: Dampflok BR50 Kabin. 90,– €; Liliput: 1 x 2-achs. Kühlwg. Salmenbräu 8,– €, 2 x Wg. „Güter auf die Bahn" je 8,– €, 1 x 4-achs. Sslm mit Rohrlad. 18,– €; Sachsenm. 2 x 4 Achs. „Deutsche Weinstr." je 16,– €. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.modellbahnkellershop.de

Verk. in Privath. H0 Modb. Sammlung GS, sehr umfangreich, Länderb. DRG DR bis 1990, viele Unikate Eigenb., ca. 200 Triebfahrz., 60 Züge, Gleismat. Tel.: 0351/4416841.

www.modellbahnritzer.de

www.mbs-dd.com

US-Brass-Models H0 Japan-Produkt, New York Central Hudsons-464Achse Class J1e Speichenrad € 500,–; Class J3a Super Hudson Nr. 5450 Scullin-Drivers, Scheibenräder und Centipede-Tender € 600,–. Original-Box, beide neuwertig, weicher Lauf. Kurt Kufner, Mühlfelderstr. 49, 82211 Herrsching.

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

www.Trainstore24.com

Verkaufe BR 81 TT, eckiger Motor, freistehende Stirnlampen, Licht in Fahrtrichtung wechselnd, läuft gut, Preis € 30,–. Tel.: 03643/4989278.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Sammlungsauflösung, alters- und krankheitshalber (81, Schlaganfall) deutschsprachiger Raum, 1960 bis 1990, ca. 300 Loks, 700 Wagen, 680 Bücher, Listen gegen Rückumschlag. Werner Ilgner, Freiberger Str. 10, 09496 Marienberg.

www.stoeberlaedele.de
Alles rund um die Spur N

Märklin Z, MiniClub, Modellbahn-Sammlungsauflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden, Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Spur N: Piko BR 65, Ro. V 200, Piko V 118, Amtrak F40 Diesel, offener Güterwg., offener Güterwg. bel. mit Fässern, offener Güterwg. bel. mit Kohle, ged. Güterwagen mit Schienenschleifer, alles für € 150,–. Tel.: 0176/70581181.

Verkaufe in Spur TT aus Restbeständen BR 03 Reko in Holzkiste, 2. Kl. Mod.-Wagen 2. Kl., Mod.-Gepäckwagen (beide 4-achs.), 4-achs. preuß. Abteilwagen 2. Kl. und 2 Stück 3-achs. Reko Pers.-Wagen, zusammen für € 350,–. Tel.: 03381/313137 AB.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.jordan-modellbau.de

Wasserüberlauftrichter-/Stütze H0
Ideal z.B. Bochmann & Kochendörfer Wasserkran – Messingmodell, exakt 1:87, Trichter- oder Kelchform. € 10,90/Stck. plus Versandkosten. Exposé auf Wunsch. Foto von den Modellen: Detlev Höhn, Lisztstr. 4, 49525 Lengerich. Tel.: 05481/82869, Detlev.Hoehn@osnanet.de.

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 Stück und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modellbau-hoehne.de

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

Bahnhof Neuffen, LGB, gebraucht, Selbstabholung € 120,–, keine Defekte. Winfried Wöhlte, R.-Wagner-Str. 8, 02943 Weißwasser. w-woehlte@t-online.de.

ALLE TIPPS ZU KLEINANZEIGEN

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen € 5,–

Privatanzeige bis 10 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 15 Zeilen € 15,–

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt als Scheck bei ❍ Betrag liegt bar bei

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

www.modellbahnservice-dr.de

www.Trainstore24.com

Liebe Modelleisenbahnerfrauen! Haben Sie Ihren Mann mal beobachtet? Er kommt mit einer neuen Lok nach Hause und strahlt – aber nur für zwei Tage, warum? Nach der Probefahrt kommt die neue Lok in den Karton und dann in die Schublade. Das wars, die Lok wurde nicht mehr gesehen. Sprechen Sie doch mal mit Ihrem Mann und fragen Sie ihn ob es nicht besser wäre, die Modelle in einer Vitrine zu präsentieren. Sagen Sie ihm, dass der **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** die Vitrinen für alle Spuren seit 1994 vertreibt und sagen Sie auch, dass der Erhardt auf alle eingehenden Bestellungen im Jubiläumsjahr 2014 10% Rabatt gewährt und dass die Preisliste vom Januar 2002 immer noch gültig ist. Wenn nicht Ihr Mann, dann fordern doch Sie (Postkarte genügt oder per Telefon) das umfangreiche Prospekt an. Tel. 0221/8901023 (ab 18 Uhr).

Lenz-Digital plus zu verkaufen: Belegtmelder LB 100 u. LB 101, Schaltempfäger LS 100 m. Rückm., Spannungsmelder LB 050, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Günstige Preise, bitte Bestandliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

www.bahnundbuch.de

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

www.bahnbuch.de

VERKÄUFE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Ca. 200 Kataloge u.a. Märkl. 1963–1994 € 400,–; Eisenbahn-Archive (E-, Dampf- u. Diesellok, Triebw. u.a.), 30 Ordner € 300,–, Selbstabholung, bar. Mölter, Hof, Tel.: 09281/92364.

Biete Märklin-Magazine von 1985–2008 an, 2 Jahrgänge in einem Ordner je € 10,–; Eisenbahn-Magazine 1990–2000 je 1 Ordner € 10,–. R. Roos, Tel.: 02242/8748268.

Verk. Modellbahnzeitschr.: Modelleisenbahner, MBZ, MIBA, MBI, TT-Total, LGB-Depesche, Gartenbahn-Profi, aus Zeitraum 97–12, 0,40 bis 1,50 €. Ch. Göpfert, 0351/4178030.

Biete 100 Stck. Roco-Modelleisenbahn-Report, VHB oder Angebot machen. Tel.: 07236/1242.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Biete ca. 14.000 s/w-Fotos DR/DB/Ausland nach Bestellung aus Liste (Liste bitte auf CD mit FU 1,45 € + 2,– € für CD anfordern), Fotos z.Zt. 0,40 €/St. + Porto. Ebenfalls Farbfotos (Bild vom Dia) im Angebot, bitte gewünschte Baureihe angeben. Biete auch Kleinbild-Original-Farbdias DR/DB/DBAG (auch etwas Ausland) von ca. 1990 bis heute in Ansichtssendungen an. Preis je Dia 0,75 € + 1,45 € Porto je Sendung. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau.

GESUCHE
Dies + Das

Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug europaweit. Alle Spurweiten und Marken, Märklin, Fleischmann, Roco etc. Persönliche, diskrete Abwicklung. Herr Henning, Tel.: 07146/2840182, modelleisenbahn-ankauf.com, henning@modelleisen bahn-ankauf.com.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Modelleisenbahnen Spur 1, LGB und Spur 0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
• Tel. + Fax: 03581/704724
MODELLBAHNSERVICE
Modellbahnsteuerungen, SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche DR-Y-Wagen von J und P Mod. Schlaf- und Speisewagen sowie in CSD, PKP und MAV Ausführung. Angebote unter michaeldampf01@t-online.de.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Der Schienenreiniger
Für kontaktfreudige Schienen
www.schienenreiniger.de
Baptist-Hoffmann-Str. 19
97688 Bad Kissingen
Tel.: 0971/66345 • Fax: 0971/7853196
info@schienenreiniger.de

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Suche möglichst gebraucht, aber Top-Zustand: Bachmann Spectrum G-Scale (Spur G, 1:20,3) Shay-Lok DCC (digital), Sound (auch Tsunami) und Smoke (Rauch), 2-Truck (2-teilig), 3 Zylinder. Angebote (möglichst aus dem deutschsprachigen Raum) an: W. Peetz, Tel.: 030/4239201.

Modellbahn 2. Hand
An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen: Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos. Jetzt auch **NEUWARE**.
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 • Sa.: 10.00–14.00
Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17
www.modellbahn-ulm.de • Info@modellbahn-ulm.de
89073 Ulm • Herrenkellergasse 16

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Fleischmann „Magic-Train" Loks, Wagen, Ersatz u. Kleinteile gesucht. Angebote erbeten unter Tel.: 04741/8535.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Werkzeug
online bestellen!
und Sie erhalten
Gratis*
1 Geschenk!
Jetzt bestellen
www.westfalia.de
*Bei Bestellung

BESTE AUSWAHL – BESTE PREISE – BESTER SERVICE
IHR BEMO FACHHÄNDLER
im Möbelhaus Holtmann GmbH
31683 Obernkirchen / Gelldorf
An der B65 - Gelldorfer Weg 46
Tel. 05724/399401 • Fax: –/39613
E-Mail: hubert@bahnsteig-holtmann.de
www.bahnsteig-holtmann.de
BAHNSTEIG HOLTMANN STEIGEN SIE EIN!
Öffnungszeiten:
Di. + Fr.: 10–18 Uhr und nach Vereinbarung

Der Lokschuppen Dortmund GmbH
Der Lokschuppen Dortmund GmbH, Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de
Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos!! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft.
EUROTRAIN

HOFER-LOKSCHUPPEN **lokomobile** modeltrains & cars

BRAWA Auslaufmodelle
40150 BR 57.4 DRG statt 359,90 nur 299,99
40154 Hh KWStE 57.4 statt 359,90 nur 279,99
43052 E 73 01 DRG mit Sound nur 279,99
44120 BR 172 DR Ep. IV Ferkeltaxe 199,99
FLEISCHMANN
413704 BR 37 162 DRG statt 379,– nur 279,99
481209 Set Preuß. Gloria statt 429,– nur 359,99
HORNBY-RIVAROSSI NEU lieferbar
HR 2306 **H.-Wegm.-Zug BR 61 002 DRG** 399,99
HR 2402 BR 61 002 DRG creme/viol. 249,99
HR 2404 BR 61 002 DR Parolen 249,99

LILIPUT NEU
L131730 BR 45 010 Museum SOUND lim. 359,99
L131193 BR 75.227 DR Ep. III VO 259,99
L131560 BR 56 376 DRG NEU 309,99
DR Spezial exklusiv Modelle:
BR 01 0504-9 DR Öl, Giesl, Restschürze 490,–*
BR 03 161 DRG mit Stromlinientender 420,–*
BR 03 1074 / 0074- DR Öltend. + Ep. III/IV 630,–*
BR 03 2256-0 DR Reko T34 399,99*
BR 17 1074 DR S10 Kohlenstaub VO 500,–*
BR 23 1088 DR Messe Sonderzug 1965 350,–*
BR 38 2841 DR Giesl, Witte 350,–*

BR 43 015 DR Witte-Windleitbleche NEU 419,99*
BR 50 3648-8 DR T28 SEM Schneepflug 360,–*
BR 52 042 DR Giesl, Schneepfl. Fahnen 300,–*
BR 52 1415 DR Schneepflug Basis Roco 330,–*
BR 52 5457 DR Steifrahmen, Schneepfl. 330,–*
BR 52 7195 DR Kohlenstaub 1 Kammer 375,–*
BR 52 9426-9 DR Kohlenstaub 3K btrv. 440,–*
BR 78 425 DR VESM Bremslok Giesl VO 400,–

*) Einzelstücke sofort lieferbar
Aktionsangebote solang Vorrat reicht!
VO = Vorbestellpreis gültig bis Erscheinen!
Irrtum, Zwischenverkauf vorbehalten!

Eröffnungsangebote bis 30% *auf Lagerware nur im Geschäft.
Mo.–Fr.: 10–12.00 + 14–18.00 • Sa.: 10–12.00 Uhr • Uferstr. 23 • 95028 Hof/Saale
Tel.: 09281/16620 Fax: –/16621 • E-Mail: info@lokomobile.com

Qdecoder
die Alleskönner

Qdecoder-Tour	Workshop	Vortrag
• Dresden	10. September	9. September
• Bremen	16. September	15. September
• Karlsruhe	26. September	26. September
• Windischeschenbach	27. September	27. September



www.qdecoder.com
www.qdecoder.ch
0351/47942250

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Suche Märklin 30296 Tenderlok rot schwarz, gold. Beschriftung Lichtenfels + Diesellok der DSB, DHG 700, aus Startpack. Dänemark 29142, orange, roter Diagonalstreifen. Bitte nur Modelle mit gutem bis sehr gutem Zustand anbieten. Tel.: 02261/24142 (ab 12 Uhr oder abends).

Suche Tenderaufbau für die alte Märklin BR 44 mit der Betriebs-Nr. 44609 oder BR 01 Betriebs-Nr. 01097. Tel.: 04841/73158.

Suche Gützoldmodelle der NSB mit den Modellnrn. 3201-32006, 32500. Weiterhin Modelle der TY2/TY42 von AMT, sowie Kohlenstaub 52er von MMC. Kontakt: wesscle@gmx.de.

Suche: Born H0 Bausätze + Wagen, Epoche I/II; Westmodel CH-Fahrz. (ABm 2/5, FZm 1/2). Alles auch def. oder unvollständig. H.G. Baschung, 0041797211788, gotthard@vtxfree.ch.

Suche Märklin 37750 E 75, 37236 belg. E-Lok Reihe 23 „Zebra", 43972 Pers. Wagen SNCF, 43155 Gepäckwagen SNCF, 46906 Hochbordwagen DSB mit Schrott beladen, 46624 Kugelsilowagen SJ alles nur einwandfreie Ware in Originalverpackung. Andreas Schulte, Haldener Str. 41, 58095 Hagen.

H0-Sammlung, auch Schmalspur sowie Einzelstücke von privatem Sammler gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Modelleisenbahn gesucht, Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen und aufgebaute Anlagen, Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen u. Sammlungen, sowie Geschäftsauflösungen. Seriöse Bar-Abwicklung. 06421/1867324, 0177/3147538, info@123modellbahnwelt.de.

Suche neuwertige originalverpackte Märklin-Loks/Triebwagen mit Anleitung, Prüfsiegel der 50/60er Jahre. Tel.: 0175/5950110 oder 02253/6545 (abends).

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche von Bemo Gepäckwagen D4212 (Bemo Katalog Nr. 3269 122). Tel.: 07159/8504.

Franz. Triebwagen in H0 gesucht: z.B. Billard A80D, X5000, ABH8, gerne auch Standmodelle vom Atlas-Verlag. Bitte alles anbieten. michael.P11@freenet.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Lil.-Nr. 240065 = Schwerlastwgg. m. U-Boot (= Set-Nr. 1/SoSe) m. Torpedo-Wgg. jew. im Top-Zust. + mit OVP. Ang. bitte an heliwo@gmx.de.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Brawa, Fleischmann, Bemo, Hag, Trix, Roco usw. Bevorzugt große Sammlungen, gerne auch Lagerüberbestände oder Ladenauflösungen, Ankauf auch in Österreich oder in der Schweiz. Tel.: 07543/3029064, E-Mail: mhoepfer@web.de, www.lokomofreund.de/Ankauf.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Samml., ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei. Seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313. Fax: 09701/9079714.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Hersteller und Größen. 0177/2860619, rufe zurück.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrank richter@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Dolischo H0e 2095 in Rot! Schriftliche Angebote an Helmut Müller, Ripuarierstr. 6 in 41462 Neuss-Furth! Tel.: 02131/201985 ab 18.00 Uhr.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.menzels-lokschuppen.de

Tausche Orig. Bw Göttingen-V u. Freudenstadt in 3CU unbesch., suche Bw Koblenz-Mosel-Limburg-Tübingen-Offenburg-Frankfurt-M1-Rosenheim-Giessen-Dillenburg-Hof-Trier BD Frankfurt ohne M BD Wuppertal, alle 3SU sowie Lokschild 82040-501028-39221-94613-94625-94834 gg. Aufpreis oder Spitzenpreis. Fritz Reichold, Tel.: 06184/3345.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.kieskemper-shop.de

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

www.puerner.de

Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.remiwelt.com
Beleuchtungen

Modellbahnverein gesucht, der noch Mitglied braucht, Wechselstrom bevorzug, Ep. 3–5. Tel.: 0173/7313588.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

URLAUB
Reisen, Touristik

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Schwarzwald Bauernhof Ferien, Urlaub bei Eisenbahnfreunden, Nähe Schwarzwaldbahn Biberach/Bd. ca. 5 km, Modellbahn Hausach 18 km, kostenlose Fahrt ÖPNV mit KONUS-Gästekarte u. Schwimmbadeintritt. **Unser Hof liegt in einem ruhigen** Seitental in reizvoller Einzellage, FeWo/App. 28,–/36,– €/Nacht, 2 Pers., Tiere, Forellenteich, Hofprodukte, Hausbrennerei, Edelbrände, Trampolin, Spiel-Grillplatz, Terrasse, Pool, Liegewiese. info@gureth.de, Tel.: 07835/1379, www.Gureth.de, 77736 Zell a.H.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Z. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. FeWo/App. ***/**** ab € 33,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland" u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.adler-maerkte.de

06.09.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 10–13 Uhr, 18069 Rostock, Opel-Krüger, Hawermannweg 15–19, Reutershagen. Info-Tel.: 0381/7697579.

www.star-maerkte-team.de

13.09.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de.

13.09.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 10–15 Uhr, 23554 Lübeck, Autohaus Evers GmbH & Co. KG, Bei der Lohmühle 6. Info-Tel.: 040/6482273.

21.09.: Modell-Auto-Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., von 10–14 Uhr, Gemeinschaftshaus Langwasser, Glogauer Str. 50, 90473 Nürnberg. www.mac-franken.de.

21.09.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 10–15 Uhr, 24941 Flensburg, Jaguar-House Nehrkorn, Liebigstr. 1. Info-Tel.: 0461/20619.

21.09.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. Norbert Westphal, Tel.: 08405/846, Fax: -/443.

25.–27.09.: Deutschlands größter Kofferraummarkt für altes Spielzeug und Eisenbahnen, Krefeld, An der Rennbahn 4. Info: 0171/2014334.

27.09.: 7. Modellbahn- und Modellautotauschbörse von 9–15 Uhr zum Zwiebelmarkt in 99510 Apolda, in der Stadthalle Apolda. 10 Min. vom Bahnhof im Stadtzentrum, ausreichend Parkmöglichkeiten und gastronomische Versorgung. Tischbestellung ab 18 Uhr, € 5,– /Tisch. Ingo Täubner, Tel.: 0162/6605660 (ab 18 Uhr). www.Apoldaer-Eisenbahnfreunde.de.

www.bv-messen.de

27.09.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

28.09.: Modelleisenbahnbörse im Congresscentrum Heidenheim von 10–16 Uhr. Standanmeldung unter 07321/34565-0.

05.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse mit Modellbahnanlage, Autos und Blech in der Orangerie, von 10–16 Uhr. Info: S. Meyer 0152/34260938.

11.10.: München, DB-Kantine, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, Richelstr. 3, von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.



Ein Bahndamm in realistischer Breite und mit Randweg, ein vorbildorientierter Gleisabstand, ein gut dimensioniertes Schotterbett sowie die Gleisüberhöhung im Bogen sorgen für das stimmige Ambiente dieser zweigleisigen Epoche-III-Hauptstrecke.

Teil I Rad-Schiene-Kombination in der Modellbahnwelt

Für das Erscheinungsbild einer Modellbahn wie auch für den Betrieb spielt die Wahl des Gleissystems in Verbindung mit den benutzten Radsätzen eine entscheidende Rolle.

Gleise und ihre Normen

Die meisten Modellbahner legen zunächst großen Wert auf ein vorbildgetreues Aussehen der Lokomotiv- und Wagenmodelle, die auf der heimischen Modellbahn verkehren. Der Gestaltung des Bahnkörpers wird aber oft nicht die gleiche Aufmerksamkeit entgegengebracht wie dem Rollmaterial. Dabei kennt wohl jeder Modellbahner aus eigener Anschauung die Gestaltung der Gleisanlagen beim großen Vorbild, mitsamt der vielen baulich bedingten Unterschiede in der Ausführungsart. Diese ist bei der großen Bahn in zahlreichen Vorschriften auf das Sorgfältigste geregelt.

Doch um eine gewisse Vereinheitlichung bei Rad und Schiene kommt man auch in der Modellbahnwelt nicht herum, schließlich sollen die teuren Modelle ja sicher auf den Gleisen verkehren können.

Die MOROP, der Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas, hat es sich daher zur Aufgabe gemacht, die für die Modellnachbildung relevanten Vorbildgegebenheiten in Form von Normen den Modellbahnern zugänglich zu machen. Sie sind in den NEM, den Normen Europäischer Modellbahnen, zusammengefasst.

Baugrößen

Die Bezeichnungen der Baugrößen in der Welt der kleinen Bahnen sind historischen Ursprungs. In der Frühzeit der Modellbahn boten die Hersteller ihre noch nicht sonderlich maßstäblichen Nachbildungen in verschiedenen Größen an. Um diese zu unterscheiden, wurden mehr oder weniger willkürliche Bezeichnungen



Nur im Eigenbau lassen sich Anlagen der frühen Epoche I mit Schleppweichen und in Sand gebetteten Schwellensteinen anfertigen.



Zur Weichenausstattung ab der späten Epoche I bis weit in die Epoche IV hinein zählen neben den Weichensignalen auch die ursprünglichen Antriebsvorrichtungen mittels Seilzügen.

festgelegt, beispielsweise I, II, III (der Größe nach). Die Modelle glichen damals nur annähernd ihren Vorbildern.

Als man sich später um bessere Detaillierung bemühte und auch kleinere Modelle technisch möglich waren, wurden weitere Bezeichnungen geschaffen und den einzelnen Baugrößen auch feste Maßstäbe zugewiesen. Die Baugröße sagt also grundsätzlich aus, wie groß, das heißt in welchem Maßstab eine Modellbahn gehalten ist. Die Spurweite bezeichnet dagegen nichts anderes als den Innenabstand der Schienenköpfe, sowohl beim Vorbild als auch beim Modell.

In Europa und den USA hat man recht schnell die ursprünglich in Großbritannien von den Pferdefuhrwerken abgeleitete Spurweite von 1435 mm (4 Fuß 8 ½ Zoll) als so genannte Regelspur festgelegt. Alles, was darüber liegt, wird als Breitspur, alles darunter als Schmalspur bezeichnet.

Innerhalb der jeweiligen Baugröße gibt es also dem Vorbild entsprechend verschiedene Spurweiten, je nachdem, ob eine Bahn in Regelspur oder in Schmalspur nachgebildet werden soll. So kann beispielsweise eine Modelleisenbahn der Baugröße H0 (Maßstab 1:87) eine Spurweite von 16,5 mm (Regelspur), 12 mm (Meterspur) oder 9 mm (750-mm-Spurweite) aufweisen.

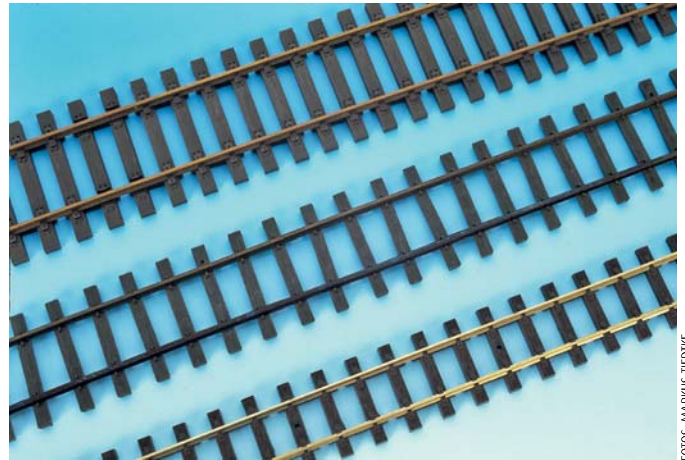
Um zu kennzeichnen, in welcher Spurweite eine Modellbahn gebaut wird, wurden in Europa (außer Großbritannien) als Ergänzung zur Baugrößenbezeichnung (in Großbuchstaben oder römischen Zahlen) zusätzliche Kleinbuchstaben eingeführt. Dabei bedeutet „m“ eine Schmalspurbahn mit Vorbildspurweite 1000 mm (Meterspur), „e“ eine Schmalspurbahn mit Vorbildspurweite 750 mm (oder auch 760 mm in Österreich) und „f“ eine Feld- oder Schmalspurbahn mit Vorbildspurweiten zwischen 500 mm und 600 mm.

GÄNGIGE MODELLBAHN-BAUGRÖSSEN IN EUROPA

Baugröße	Maßstab	Spurweite	Entspricht dem Vorbild	
II	M 1 : 22,5	64 mm	Regelspur	1435 mm
IIm	M 1 . 22,5	45 mm	Schmalspur	1000 mm
IIe	M 1 : 22,5	32 mm	Schmalspur	750 mm
IIf	M 1 : 22,5	22,5 mm	Feldbahn	500 – 600 mm
I	M 1 : 32	45 mm	Regelspur	1435 mm
Im	M 1 : 32	32 mm	Schmalspur	1000 mm
Ie	M 1 : 32	22,5 mm	Schmalspur	≈ 750 mm
0	M 1 : 45	32 mm	Regelspur	1435 mm
0m	M 1 : 45	22 mm	Schmalspur	1000 mm
0e	M 1 : 45	16,5 mm	Schmalspur	750 mm
0f	M 1 : 45	12 mm	Feldbahn	500 – 600 mm
H0	M 1 : 87	16,5 mm	Regelspur	1435 mm
H0m	M 1 : 87	12 mm	Schmalspur	1000 mm
H0e	M 1 : 87	9 mm	Schmalspur	750 mm
H0f	M 1 : 87	7 mm	Feldbahn	600 mm
H0f	M 1 : 87	6,5 mm	Feldbahn	≈ 500 mm
TT	M 1 : 120	12 mm	Regelspur	1435 mm
TTm	M 1 : 120	9 mm	Schmalspur	1000 mm
TTe	M 1 : 120	6,5 mm	Schmalspur	≈ 750 mm
TTf	M 1 : 120	5,5 mm	Feldbahn	500 – 600 mm
N	M 1 : 160	9 mm	Regelspur	1435 mm
Nm	M 1 : 160	6,5 mm	Schmalspur	≈ 1000 mm
Z	M 1 : 220	6,5 mm	Regelspur	1435 mm
Zm	M 1 : 220	4,5 mm	Schmalspur	1000 mm
T	M 1 : 480	3 mm	Regelspur	1435 mm



„H0pur"-Radsatz auf einer vorbildnahen Tillig-Elite-Weiche: Die schlanken Räder mit niedrigen Spurkränzen bergen eine Entgleisungsgefahr, wenn Herzstück und Rillenmaße nicht an die Radsätze angepasst sind.



FOTOS: MARKUS TIEDTKE

Unterschiedliche Spurweiten, in H0 umgesetzt: Oben Regelspur mit 1435 mm, darunter Schmalspur mit 1000 mm und unten 750 mm Spurweite, beide mit typischem, größerem Schwellenabstand.

Für diese kombinierte Angabe von Maßstab und Spurweite wurde in den NEM der Begriff Nenngröße eingeführt. Aus dem oben Gesagten ergibt sich, dass beispielsweise die Bezeichnung „H0e" Folgendes aussagt: „H0" entspricht dem Maßstab 1:87, „e" bedeutet eine Schmalspurbahn mit Vorbildspurweite von 750 mm, in diesem Fall mit einer Modellspurweite von 9 mm.

Wird kein zusätzlicher Kleinbuchstabe an die Baugröße angehängt, bedeutet dies, dass eine Modellbahn mit Regelspurweite dargestellt wird. Da Breitspurbahnen, wie sie auch heute noch in Spanien und Russland in Verwendung sind, industriell nicht angeboten werden, gibt es dafür keine Normbezeichnung.

Die industriell gefertigten Modellspurweiten sind nicht in jedem Fall genau maßstäblich, man hat aus Rationalisierungsgründen oft auf die nächstliegende, bereits vorhandene Spurweite zurückgegriffen. Dieser Umstand gleicher Spurweiten führt dann leicht zu Verwirrung, da zum Beispiel sowohl die Baugröße H0e als auch die Baugröße N genau 9 mm aufweisen. Bei H0e stellt diese Spurweite eine Schmalspurbahn dar, bei N aber eine Regelspurbahn. Der Unterschied ist an den Gleisen allerdings leicht zu erkennen, da die Gleise eine jeweils zur Baugröße, also zum Maßstab passende Schwellengröße und -teilung aufweisen.

Gleiche Spurweite heißt nicht automatisch gleiche Baugröße und schon gar nicht gleiche Maßstäblichkeit

Sonderfall Baugröße 0

In Europa bestehen für die Baugröße 0 zwei Maßstäbe. Einerseits entspricht der Maßstab 1:43,5 genau dem doppelten Maß der am weitesten verbreiteten Baugröße H0. Vergleicht man dagegen die Modellspurweite 32 mm für Regelspur mit dem Originalmaß von 1435 mm, erhält man eine Verkleinerung von 1:45.

Auf dem nordamerikanischen Kontinent hat sich für 0 der Maßstab 1:48 durchgesetzt, weil sich damit für einen Fuß im Vorbild recht genau 1/4 Zoll im Modell ergibt.

Die in der Tabelle aufgeführten Baugrößen entsprechen den heute geläufigen Spurweiten und Nenngrößen, die für Modellbahnen serienmäßig hergestellt werden. Allerdings werden nicht in allen Baugrößen auch alle Spurweiten angeboten. Es ist zwar theoretisch möglich, jede beliebige Vorbildspurweite in jedem Maßstab nachzubilden, doch dabei ist man

VERWENDUNG VON GLEISPROFILEN FÜR VERSCHIEDENE BAUGRÖSSEN IM MODELL

Profil	**Code 125**	**Code 100**	**Code 90**	**Code 83**	**Code 75**	**Code 70**	**Code 55**	**Code 40**
Profilhöhe	3,00 mm	2,50 mm	2,25 mm	2,10 mm	1,90 mm	1,74 mm	1,42 mm	1,00 mm
Profilbreite Fuß	2,7 mm	2,2 mm		1,8 mm	1,7 mm	1,6 mm	1,3 mm	0,9 mm
Profilbreite Kopf	1,3 mm	1,1 mm	1 mm	0,9 mm	0,8 mm	0,8 mm	0,7 mm	0,5 mm
Anwendung								
Hauptbahn Ep. I - III	0	–	H0	H0	H0	H0	–	N, Z
Hauptbahn Ep. IV - V	–	H0	H0	H0, TT	TT, N	TT, N	N, Z	Z
Nebenbahn Ep. I - III	–	–	–	H0, TT	H0	H0	–	Z
Nebenbahn Ep. IV - V	0	–	–	–	H0	H0	–	N, Z
Schmalspur Ep. I - III	0m, 0e	0e	–	0f	H0m, H0e	H0m, H0e	H0m, H0e,	H0f, Nm TTm, TTe
Schmalspur Ep. IV - V	0	–	–	H0m	H0m	H0m	TTm, Nm	Nm

zum Teil oder vollständig auf den Eigenbau angewiesen.

Die Angaben der Modellspurweiten in der Tabelle stellen allerdings Mittelwerte innerhalb einer Fertigungstoleranz von etwa 0,5 mm dar. Zum Teil muss diese Toleranz auch zur Spuraufweitung in Bögen oder Weichen genutzt werden.

Rad-Schiene-System

Beim Vorbild hat man je nach Verwendungszweck und geforderter Achslast auf den Strecken unterschiedlich belastbare Gleise verlegt. Sie weichen vor allem im Querschnitt voneinander ab, also in der Profilhöhe und -breite. Auf Hauptbahnen liegen dicke und schwere Profile, während auf den einfachen Nebenbahnen und bei Schmalspurstrecken deutlich zierlichere (und kostengünstigere) Schienen montiert werden. Auf der Modellbahn kann man diese Unterscheidung ebenfalls darstellen, da unterschiedliche Gleisprofile angeboten werden. In der Regel verwendet man aber nur das Gleissystem eines einzigen Herstellers und vergibt damit die Chance einer Nachbildung von Profilunterschieden des großen Vobilds.

Vergleicht man in unseren Tabellen die wichtigsten Maße von Schienen und Radsätzen mit den exakten Maßen in 1:87, so fallen zum Teil gravierende Maßabweichungen auf. Diese sind systembedingt, denn die 1977 festgelegten und 2009 aktualisierten Normen NEM 310 und 311 sind heute immer noch Industriestandard und berücksichtigen auch den Betrieb mit Rädern und Gleisen, die noch aus der Zeit der „Modellbahn-Kinderstube" stammen.

Die deutlich zierlicher wirkenden Modellgleise unterhalb der Profilhöhe von Code 83 verlangen bei den Rädern niedrige Spurkränze, sie müssen in den Abmessungen der NEM-Norm 311.1 beziehungsweise der nordamerikanischen NMRA-Norm RP 25 (Radsatz-Code 110 oder 88) entsprechen. Bislang hat kein Großserienhersteller Räder und Gleise auf die Maße unterhalb von Code 83 abgestimmt. Hier ist man auf Kleinserienangebote oder den Gleisselbstbau angewiesen.

Versuche, maßstäbliche Räder unter die Modellfahrzeuge zu bringen und diese auf ein maßstäbliches Gleis zu setzen, kommen vom FREMO (Freundeskreis Europäischer Modellbahner) mit seiner „H0fine"-Norm oder Willy Kosak, der das „H0pur"-System propagiert.

ÜBLICHE SCHIENENPROFILE BEIM VORBILD

Profil	Metermasse	Profilhöhe	Verwendung
S 12	12 kg	80 mm	Strecke Nürnberg – Fürth 1835
S 33	33 kg	134 mm	Länderbahnen ab 1880; Schmalspurbahnen bis 1960
S 49	49 kg	149 mm	Standard der DRG ab 1922, noch heute in Nebengleisen
S 54	54 kg	154 mm	Standard der DB ab 1963, noch heute in Hauptgleisen
UIC 60	60 kg	172 mm	DB-Hauptstrecken ab 1970
S 64	65 kg	172 mm	ICE-Strecken ab 1990
R 65	65 kg	180 mm	DR-Hauptstrecken ab 1962

Weitere Abmessungen, wie die zugehörigen Fuß- und Kopfbreiten, sowie Übersichten über andere Profile von Eisenbahn- und Kranschienen finden sich im Internet unter: http://gleisbau-welt.de/site/material/schienen_schienenprofile.htm

Während man in H0 auf eine große Gleisauswahl zurückgreifen kann, wird das Angebot der Großserienhersteller für die größeren oder kleineren Baugrößen merklich dünner.

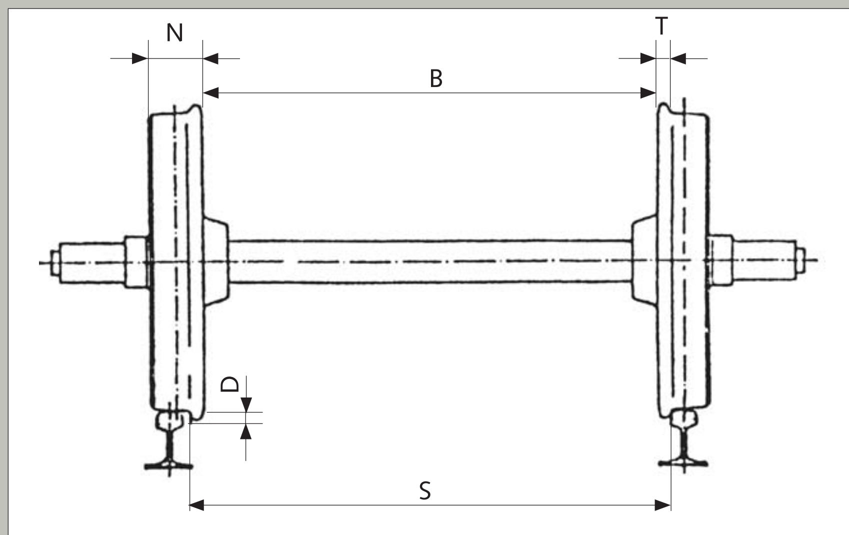
Je näher man sich beim Rad-Schiene-System also dem Vorbild nähert, desto weiter rückt man vom Gleisangebot der Industrie ab. Der Einbau von Kleinserienrädern und ein perfekter Selbstbau von Gleisen sind dann die Folge. Die hochdetaillierten Modellfahrzeuge könnten das jedoch wert sein.

Im zweiten Teil unserer Serie werden wir auf den Gleisbau und die Dämmung eingehen. ☐ *Markus Tiedtke/abp*

GENORMTE RADMASSE FÜR H0 (M 1:87)

	M 1:87	NEM 310	RP 25/C 110	H0fine
Spurmaß S	16,21 - 16,39	15,1 - 15,5	–	–
Radreifenbreite N	1,49 - 1,72	2,7 - 2,9	2,79	2,20
Spurkranzbreite T	0,23 - 0,38	0,7 - 0,9	0,76	0,64 - 0,76
Spurkranzhöhe D	0,30 - 0,41	0,6 - 1,2	0,63	0,58 - 0,64
Abstand B (Radsatzinnenmaß)	15,60 - 15,67	14,4 - 14,6	–	14,80

Alle Maße im mm



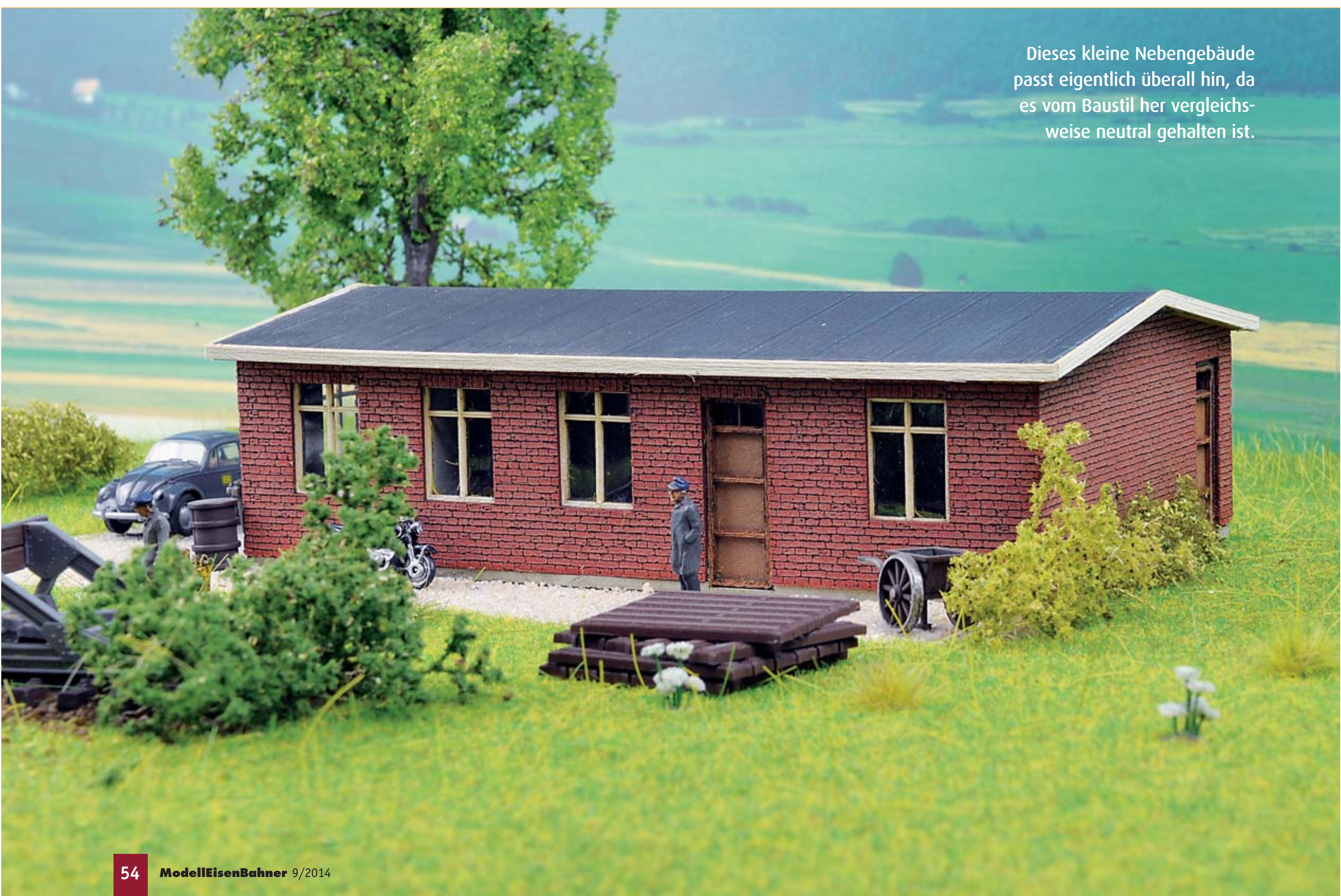
Huppertz-Modellbau (HMB) ist zurück und bietet als Bausatz-Neuheit ein kleines, universell einsetzbares Nebengebäude in bestechend hoher Qualität an.

Nicht nur aus Pappe

Schon wieder Lasercut? Es kommt darauf an, was man daraus macht und wie man es macht. Mittlerweile besitzen die Hersteller genügend Erfahrung mit der neuen Bausatztechnik, und manche ersinnen erhebliche Verbesserungen hinsichtlich der Qualität entsprechender Modelle. Heute müssen die Bausätze nicht nur aus Pappe sein, wenn es um Lasercut geht. Mit Pertinax-Bauteilen und einer speziellen Farb- und Lasertechnik bietet HMB etwas Besonderes.

Die kleine Firma HMB gehört seit kurzem zur Hobbytrade/F2010-ApS-Gruppe und produziert schon seit einigen Jahren hochdetaillierte Lasercut-Bausätze für den Modellbahnmarkt in verschiedenen Spurweiten. Nachdem es einige Zeit recht ruhig um diesen Hersteller war, ist es umso erfreulicher, nun wieder eine Neuheit aus dessen Produktion vorstellen zu können.

Die Lasercut-Neuheit ist im Baustil recht einfach gehalten und erinnert mit den großen Fenstern ein wenig an Bauhaus-Traditionen. Das Gebäude findet aufgrund seiner kompakten Größe auf fast jeder bestehenden Anlage ein Plätzchen, zum Beispiel als Anbau an ein bereits bestehendes Stellwerk oder als Rangiermeisterei. So beschreibt auch der Hersteller die Einsatzmöglichkeiten. Letztere haben wir auf unserem kleinen Diorama nachgestellt. Darüber hinaus sind viele andere Varianten denkbar, die sogar über das engere Bahnumfeld hinausgehen können, wie etwa eine kleine Werkstatt, die zu einem Gewerbebetrieb gehört.



Dieses kleine Nebengebäude passt eigentlich überall hin, da es vom Baustil her vergleichsweise neutral gehalten ist.

Was als Erstes gleich ins Auge sticht, ist die dem Bausatz beiliegende, gut bebilderte und vor allem mehrsprachige Bauanleitung. Da sollte nichts schiefgehen.

Anders als bei Bausätzen vieler anderer Anbieter setzt Günther Huppertz beim Grundgerüst auf sehr passgenau geschnittene Pertinax-Platten (ein mit Kunstharz getränktes Hartpapier), die das Verziehen des Modells verhindern sollen. Dies kann bei Unterkonstruktionen aus Pappe schon einmal der Fall sein. Die braunen Platten lassen sich dank der jeweiligen Aussparungen perfekt ineinanderfügen.

Dem Bausatz liegen neben den Innenwänden, die auf den Pertinax-Unterbau geklebt werden, auch zwei Trennwände zur Unterteilung des Innenraumes bei. Dieser sollte bei Bedarf auch gleich während des Zusammenbaus mit einer Beleuchtung und Einrichtungsgegenständen versehen werden. Die Innen- und Trennwände sind bereits hellgrau eingefärbt.

Die Nachbildungen der Außenmauern bestehen aus erstaunlich dreidimensional wirkenden Mauerplatten mit feinst gelaserten Ziegelsteinen. Die Wände sind bereits durch das von HMB angewandte „Color-Dye-Verfahren“ koloriert und ansprechend gealtert. Günther Huppertz erklärt dazu: „Dieses Farbsystem nimmt die Künstlichkeit aus den Gebäuden und schützt den Karton durch seine spezielle Formel aus hochwertigen Pigmenten, Urethan und Polyesterharzen gegen Ausbleichen und Alterung. Dadurch können 20 Jahre Garantie gegen das Ausbleichen gegeben werden.“

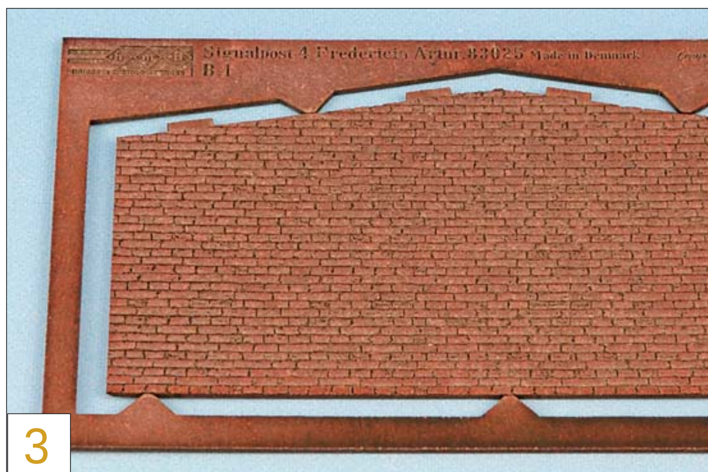
Zur Vereinfachung des Zusammenbaus wurden die Ziegelmauer-Platten an den Stirnseiten mit sauber gearbeiteten 45-Grad-Gehrungen versehen. Auch bei Lasercut-Bausätzen sind also saubere Eck-



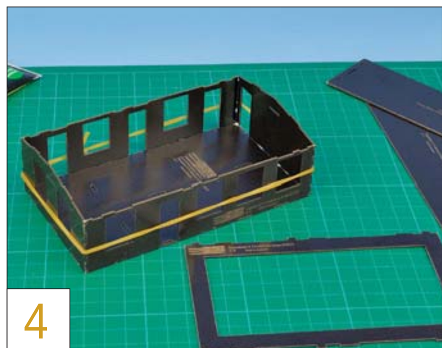
Der Bausatz wird in einer stabilen (und nachhaltigen, weiterverwendbaren) Kartonschachtel geliefert.



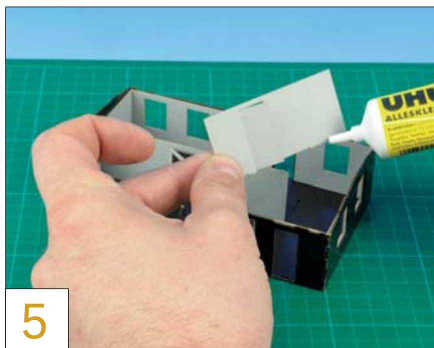
Trotz der geringen Gebäudegröße liegen eine Menge Bauteile bei: links die Pertinax-, daneben die ab Werk farblich behandelten Karton-Teile.



Die Prägung und die Farbgestaltung der Ziegelmauern sind sehr ansprechend ausgefallen und machen eine Einfärbung durch den Modellbahner überflüssig. Auch leichte Alterungsspuren sind schon angebracht.



Zunächst wird das Grundgerüst aus Pertinax-Bauteilen verklebt und fixiert.



Anschließend werden die hellgrauen Innen- und Trennwände eingeklebt.



Die selbstklebenden Fensterrahmen kann man einfach auf die Glas-Imitation aufsetzen.



Schon fertig: Trotz der feinen Details dauert der Zusammenbau des kleinen Gebäudes nicht allzu lange.



Dies ist die Seite mit der spiegelverkehrt gelieferten Wand, die nach wenigen Anpassungsarbeiten trotzdem verwendet werden konnte.

verbindungen ohne störende Stufen und Spalte möglich.

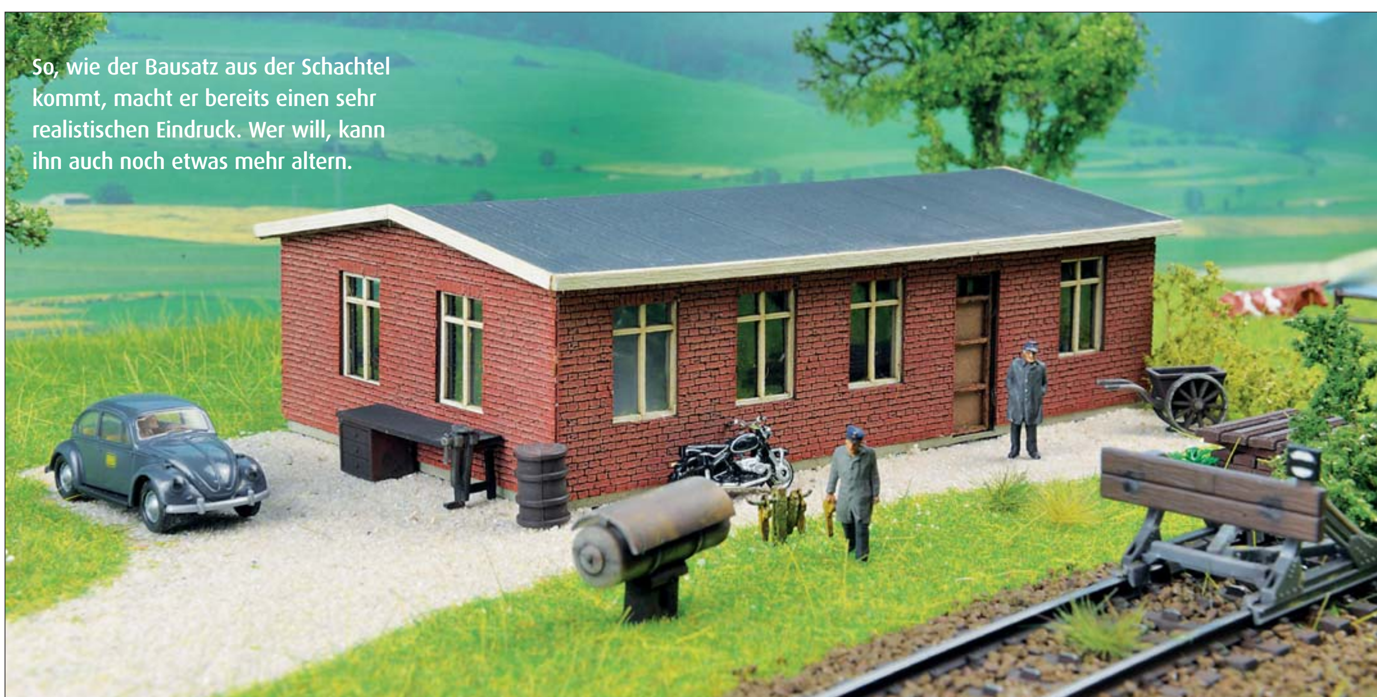
Ebenso hilfreich für den Bastler sind die selbstklebenden Fensterrahmen: Man muss lediglich die Schutzfolie abziehen, und schon lassen sich die Rahmen auf die beiliegende Fensterfolie kleben. Die verglasten Fenster werden dann einfach aus der Folie ausgeschnitten. Hässliche Kleberreste im Fenster können auf diese Weise gar nicht erst entstehen.

Bei den ersten ausgelieferten Bausätzen wurde eine Seitenwand (die lange Seite mit nur einer Tür) spiegelverkehrt hergestellt, die Tür ist dann rechts statt richtigerweise links. Der Fehler wurde mittlerweile behoben. HMB bittet die Bastler, die entsprechenden Teile vor dem Zusammenbau zu überprüfen. Wer eine falsche Seitenwand in seinem Bausatz hat, kann über den Hersteller Ersatz bestellen. (hmbmodelle@gmail.com).

In unserem Fall haben wir den Bausatz einfach umgemodelt. Dazu müssen die Aussparungen an der Ober- und Unterseite der Pertinaxplatte entsprechend angepasst werden, so das diese spiegelverkehrt wieder eingesetzt werden kann. Die seitlichen Aussparungen passen in jedem Fall. Außerdem wird die Nase an der Tür-Unterseite, die eigentlich in die Bodenplatte gesteckt wird, entfernt. Nun muss noch die Sockelverkleidung spiegelverkehrt (unstrukturierte Seite nach vorne) angesetzt werden, was dem Gesamtbild nicht schadet.

Um den Bausatz zusammenfügen zu können, benötigt man lediglich ein scharfes Bastelmesser, eventuell eine kleine Feile zur Nachbearbeitung einzelner Bauteile und eine der modernen Bastelunterlagen. Zum Befestigen der Bauteile hat sich lösemittelfreier UHU-Alleskleber bewährt. Gegebenenfalls kann solch ein Alleskleber auch mit etwas Aceton verdünnt werden. Die Dosierung von kleinen Mengen auf dünnen Klebekanten gelingt dann leichter. Die Bauteile aus Karton können auch mit (wasserverdünntem) Weißleim aufeinander geklebt werden.

Der Zusammenbau des Bausatzes ist dank der sehr guten Verarbeitungsqualität und der ausführlichen Bauanleitung auch für Lasercut-Einsteiger durchaus zu bewerkstelligen und gelingt recht schnell. Die vielen positiven Merkmale rechtfertigen letztlich den relativ hohen Verkaufspreis von zirka 45 Euro. □ *Stefan Groß/abp*



So, wie der Bausatz aus der Schachtel kommt, macht er bereits einen sehr realistischen Eindruck. Wer will, kann ihn auch noch etwas mehr altern.

AUS DER IDEENKISTE

Aus der Packung auf den Denkmalsockel

Aus der Edition des Atlas-Verlages habe ich eine alte Straßenbahn entsprechend einer Denkmalstraßenbahn ausgestaltet. Das motorlose Modell ist sehr sauber gefertigt. Auch Farbe und Bedruckung sind tadellos, zudem ist das Modell größtenteils im Maßstab 1:87 gehalten. Ich kann es jedem nur empfehlen, da es vor allem preiswert ist.

Dieter Withöft



FOTO: DIETER WITHÖFT

Wohnungsumzug mit Modellbahn-Vitrinen

Die Modelle blieben an ihrem Platz.

Ich hatte einen lange geplanten Wohnungswechsel mit einem Umzugsunternehmen über eine Distanz von 400 Kilometern zu bewältigen. Um meine zahlreichen H0-Modelle nicht den Vitrinen entnehmen zu müssen, bin ich folgendermaßen vorgegangen: Die Fächer der Kibri-Vitrinen habe ich mit einem 20 Millimeter dicken Schaumstoffstreifen ausgefüllt und anschließend die Verglasung wieder eingesetzt. Damit wurden die Modelle ausreichend angedrückt. Die Schaumstoffplatten, aus denen die Streifen geschnitten wurden, stammen aus dem Baumarkt. Das Schneiden des Schaumstoffs geht am besten mit einem handelsüblichen Elektro-Küchenmesser. Nach dem Einsetzen der Scheiben wurden diese mittels Papierklebeband an der Vitrine fixiert. Das Band lässt sich im Gegensatz zum Plastikklebeband später wieder leicht lösen. Alle Arbeiten erfolgten, während die Vitrinen noch fest an der Wand montiert waren. Vorher wurden jedoch die beiden Befestigungsschrauben in der Mitte entfernt. Die Schaumstoffstreifen links und rechts oben wurden an den Ecken drei auf vier Zentimeter ausgespart und die Scheiben drei Zentimeter offen gelassen, um später an die restlichen beiden Schrauben heranzukommen. Dabei mussten die Vitrinen abgestützt werden, und man musste zu zweit arbeiten, da die beladenen Kästen ziemlich schwer waren. Bei einer Kunststoff-Vitrine habe ich die Modelle ebenfalls mit Schaumstoffstücken und zusätzlich mit Rohr-Isolationsmaterial festgeklemmt. Die Abdeckung wurde wiederum mit Papierklebeband befestigt. Alle Modelle und Vitrinen haben den langen Transport im LKW und sogar die unsanfte Behandlung durch die Möbelpacker übrigens ohne jegliche Schäden überstanden, wobei manche Vitrine sogar auf dem Kopf stehend gut am Ziel angekommen ist.

Günther Göbel

Sinnvoll recyceln

In wenigen Schritten lassen sich aus einer Obstverpackung Lokschuppenfenster herstellen.

Die Verpackung von südamerikanischen Physalis-Früchten lässt sich schnell und einfach zu Industriefenstern in den Baugrößen von 0 bis II (G) verarbeiten und somit sinnvoll recyceln. Bei mir entstand ein Lokschuppen in Spur 0e. Dazu wird einfach entsprechend der beabsichtigten Fenstergröße ein Gitter herausgetrennt. Ich habe das Ausgangsmaterial zunächst mit Kunststoff- und dann mit Rostschutzgrund eingesprüht. Darauf kam dann die eigentliche Fensterfarbe. Ich nutzte einen grüngrauen Farbton von Revell. Mittels Sprühkleber habe ich dann die Fenstergitter auf eine Acrylglasscheibe gesetzt. Gealtert wurde mittels einfacher Dreckbrühe. Da das Bodengitter des Verpackungskorbes oftmals ein geschlossenes Feld besitzt, kann dieses gleich als notdürftig mit Holz oder Pappe repariertes Fensterfeld herhalten.

Heiko Lorenz



FOTO: HEIKO LORENZ

Perfekte Lokschuppenfenster entstanden aus Verpackungsmaterial.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Das Fertig-Gleistrassensystem von Raileq macht nicht nur die Gleisverlegung einfach, sondern bietet nebenbei auch einen perfekten Oberbau-Querschnitt. Infos: ***www.raileq.com***.

FESTE FAHRBAHN

Das Fertig-Trassensystem der tschechischen Firma Raileq ermöglicht sogar Laien eine sehr exakte Gleisverlegung nebst Kurvenüberhöhung. Dieses interessante Produkt nehmen wir unter die Lupe.

Freilich mit einem deutlichen Augenzwinkern versteht sich der Titel des vorliegenden Beitrags, das sei gleich eingangs expliziert. Denn die Vorbild-Fachleute unter uns verstehen unter einer „festen Fahrbahn" selbstverständlich einen vollständig betonierten Oberbau, dessen Innovation durch den Verzicht auf Gleisschotter augenfällig wird. Doch unser Modell gestalteten wir keineswegs ohne Schotter; dieser wird natürlich weiterhin benötigt – und zur Anschaffung der stabilen Trassensegmente übrigens auch im übertragenen Sinne, nämlich im eigenen Portemonnaie.

Dennoch erscheinen die Preise für die tschechischen, in Verbundtechnik aus gewichtigen OSB- und MDF-Platten hergestellten Trassenstücke einem deutschen Handwerker extrem günstig, meint Schreiner Klaus Beck als Fachmann. Er rechnete spontan mit dem Doppelten der tatsächlichen Preise. So kosten die (nach Experten-Einschätzung wohl mit sehr scharfen CNC-Fräsen bei hoher Drehzahl gefertigten) Segmente je nach Größe umgerechnet zwischen sechs und 28 Euro – sicherlich dennoch kein Schnäppchen, aber spürbare handwerkliche Präzisionsarbeit.

Wertig liegen die sauber verarbeiteten Trassen in der Modellbahnerhand; Leichtbau scheidet mit ihnen aufgrund ihres Eigengewichts von Anfang an aus. Die Materialstärke von der OSB-Plattenunterseite bis zu den höchsten Stellen der MDF-Platte beträgt in H0 20, in TT immerhin noch 15 Millimeter. Dies ist in der Tat eine sehr feste Fahrbahn, die sich hier nun einem Härtetest stellen muss. Denn nicht allein Materialstärke und Gewicht machen wahre Qualität aus, sondern vor allem auch durchdachte Eigenschaften im Zuge der Verwendung beim Modellbahnbau.

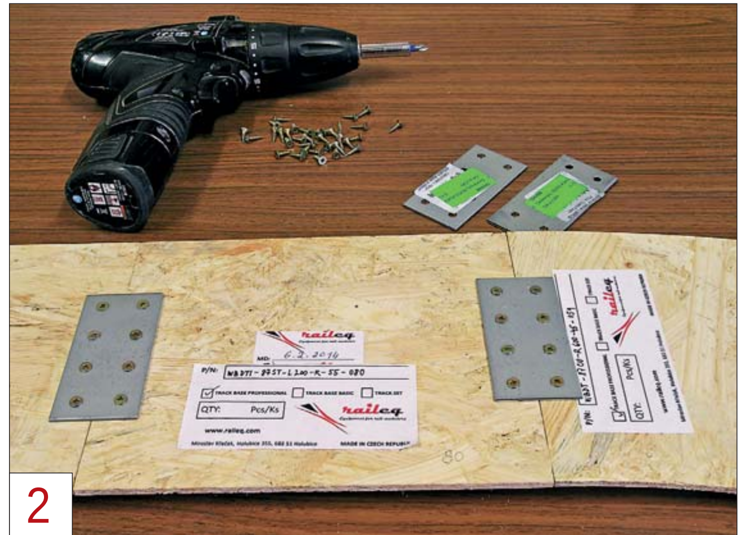
Raileq zeigt mittels einer Kurzfilm-Reihe im Internet diesbezügliche Tipps, rät dazu, die Plattenstöße möglichst so einzuplanen, dass sie immer auf einer Holzstütze des Anlagenrahmens zu liegen kommen. Hier wird schon deutlich, dass das Produkt auf die professionellere offene Rahmenbauweise abzielt, weniger auf die von Anfängern zumeist bevorzugte Plattenbauweise. Das Konzept erscheint somit doch ein wenig widersprüchlich, denn der Fortgeschrittene, der einen Anlagenrahmen planen und bauen kann, wird wohl in der Regel auch seine Trassen selbst zuschneiden. So propagieren wir hier, wie auch Miroslav Křeček in seinen Raileq-Videos, eine sehr einfache offene Rahmenbauweise nach dem Prinzip „immer an der Wand entlang". Diese kann so durchaus auch Hobby-Einsteigern gelingen.

Dass es Letztere jedoch schaffen, alle Stöße der Trassenbretter auf Holzstützen zu legen, erscheint eher unwahrscheinlich. So bedienten wir uns der mitgelieferten Lochbleche. Schreiner Klaus Beck störten deren scharfe Kanten und fehlende Senkungen für die ebenfalls beiliegenden Senkkopfschrauben. Der Fachmann würde hier andere Schrauben wählen. Unverständlich erscheint zudem, weshalb angesichts der Materialstärke bei den Trassenbrettern auf zusätzliche, stirnseitige Verbindungen mit Holzdübeln verzichtet wurde. Angesichts des insgesamt betriebenen Fertigungsaufwands wären zwei Extra-Bohrungen auf jeder Stirnseite, um mittels besagter Holzdübel eine exakte Fixierung verbundener Trassensegmente zu ermöglichen, sicherlich noch machbar gewesen. Ohne eine solche Fixierung ist ein leichtes Verrutschen beim von unten her erfolgenden Verschrauben der blechernen Verbindungen nicht ganz auszuschließen. Außerdem können die leider nur einseitig kraftschlüssigen Lochblech-Verbindungen beim anschließenden Umdrehen der auf diese Weise vormontierten Trasse knicken.

Befestigt werden die Trassenbretter auf dem Unterbau mit Holzleim und Schrauben oder – wie in unserem Fall – mit dem



TT-Muster: Der Querschnitt überzeugt. Raileq liefert die Trassensegmente für H0, TT und N.



In H0 erhielten wir zweigleisige Muster für einen Test. Unpräzise mutet die Verbindung mit den mitgelieferten Lochblechen von unten her an. Es fehlen fixierende Holzdübel zwischen den Trassen-Segmenten.



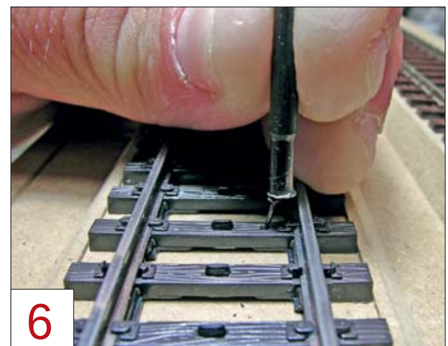
Zeitersparnis: Schreiner Klaus Beck fixiert den verleimten Unterbau-Rahmen des MEB-Versuchsdioramas mit einem Druckluftnagler. Hobby-Einsteigern gelingt ein ähnlich einfacher Rahmen alternativ auch mit Schrauben.



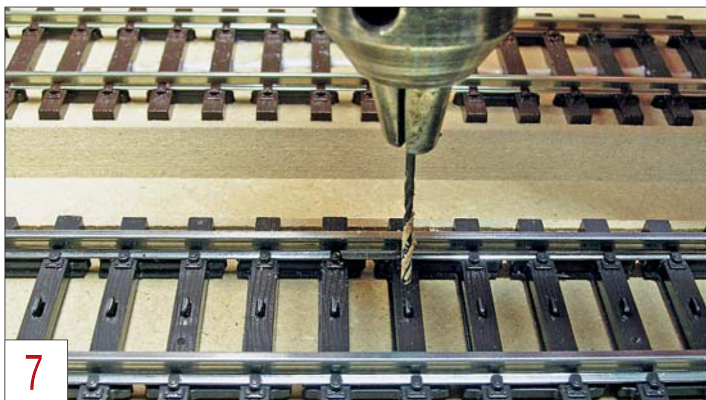
Bereit zur Vereinigung: Raileq-Trasse und Unterbau in einfacher offener Rahmenbauweise.



Präzision im Trog: Flexgleise lassen sich mit Raileq-Fertigtrassen kinderleicht verlegen.



Der Nagel wird krumm: Er dringt durch die MDF-, nicht aber in die OSB-Plattenschicht.


7

Mangels kürzerer Gleisnägel testeten wir dann auch gleich noch die Schraubtechnik: Der 1-mm-Bohrer arbeitet sich ohne Probleme gleichermaßen durch MDF- wie OSB-Schicht.



8

Märklins K-Gleis-Schrauben lassen sich sodann problemlos in die Bohrung drehen.


9

Ab Werk gefräste Markierung am Rande: Für Fahrleitungsmasten wird dort gebohrt ...

Druckluftnagler. Ist dieser Schritt geglückt, macht das weitere Basteln überwiegend Freude. Flexgleise, getestet haben wir mit Exemplaren von Tillig, Roco und Märklin, fügen sich optimal in den exakt gefrästen Schwellentrog; die Kurven gelingen im Handumdrehen. Lediglich auf den letzten zwei, drei Zentimetern zu den Schienenstößen hin sollte man die Rundung der Profile vorsichtig nachbiegen, um gewisse Ecken zu vermeiden. Zur Flexgleisverlegung auf Holzplatten (übrigens hat Raileq auch hierzu hilfreiche Produkte im Angebot) ist dieser Komfort absolut kein Vergleich. Hier zeigt sich der Vorteil dieses Trassensystems von seiner schönsten Seite.

Das große Plus der Kurvenverlegung wird nur noch durch die bei Raileq-Trassen automatisch vorhandene Gleisbogenüberhöhung getoppt. Einziger Kritikpunkt: Der Übergang in die Überhöhung ist derzeit nicht als echter Übergangsbogen in parabolischer Ausformung realisiert worden, sondern auf gerader Strecke. Dies erscheint nahezu inakzeptabel – und ist daher mehr als bedauerlich. Denn im Rahmen des geometrischen Konzepts wäre durchaus noch ein echter Übergangsbogen zu projektieren, der wohl auf der Wunschliste potentieller Raileq-Kunden ganz oben stehen dürfte.

Mal abgesehen davon – und vom modellbahntypisch etwas großen Gleisabstand auf zweigleisiger Strecke – ermöglichen diese Fertigtrassen also ohne große Mühe oder Vorkenntnisse eine harmonische, professionell anmutende Gleisführung. Zur Befestigung der Gleise eignet sich einerseits komplettes Verkleben, andererseits Verschrauben in vorgebohrten Löchern. Gleisnägel drangen bei wiederholten Versuchen nur durch die MDF-Schicht, nicht aber in die härtere OSB-Platte. Letztlich wird das gesamte Flexgleis aber ohnehin erst durch das Schotterbett so richtig fixiert. Und hierbei starteten wir einen wirklichen Extrem-Test.

Wir wollten nämlich wissen, wie die Verbundkonstruktion der beiden Plattentypen auf Nässe reagiert: ob das Material nun formstabil bleibt oder aufquillt. Also haben wir unser Schotterbett so richtig satt eingeschwemmt, zunächst mit Fließverbesserer, dann noch mit Leimwasser. Auch diesen Härtetest bestanden die Raileq-


10

... und anschließend der Mast aufgestellt (hier ein Exemplar von Sommerfeldt). Raileqs Markierung stimmt exakt; der obere Ausleger endet genau über der Gleismitte. Auch die Montage-Höhe der Fahrleitung passt perfekt. Eine echte Erleichterung.


11

Die Gleise werden in rostigem Farbton übersprüht, die Landschaft entsteht aus Styrodur.


12

Die Seitenflächen des Damms bestreicht man vor dem Schottern mit unverdünntem Leim.

Trassensegmente mit Bravour. In ihrer Form verzogen sie sich nicht und quollen nur minimal im Übergangsbereich auf, was sich allerdings auf die Gleislage nicht auswirkte. Weitere Details, beispielsweise zur Landschaftsgestaltung, entnehmen Sie bitte unseren Werkstattbildern.

Unser Fazit: Raileq-Fertigtrassen bieten durchaus große Vorteile, obwohl das System bezüglich genannter Punkte noch verbesserungsfähig erscheint. Generell problematisch ist dessen hohes Eigengewicht, wodurch sich das sehr solide Produkt freilich weniger für den Modulbau eignet und primär Erbauer stationärer Anlagen ansprechen dürfte. □ *Michael Robert Gauß*



13 Keine Glatzen: Auf diese Weise bleiben Steinchen auch an steilen Damm-Wangen kleben.



14 Das fertige Schotterbett wird erst mit Fließverbesserer, dann mit Leimwasser getränkt.



15 Auch die seitlich abgeschrägte OSB-Plattenschicht der Raileq-Trasse wird mit begrast.



16 Am Fuße des Schotterbetts imitiert beispielsweise Quarzsand trefflich den Drainage-Splitt.



17 Eine regelrechte Schichttorte: der Aufbau unseres Demo-Schaustücks auf einen Blick.



FOTOS: GAUSS

Genussfaktor Steilkurve: Vor allem aus derart flacher Perspektive erscheint die Gleisbogenüberhöhung der Raileq-Fertigtrassen sehr augenfällig.

Jahrzehntelang fuhr das Vorbild tagtäglich in der Nähe des Märklin-Werkes umher. Höchste Zeit also, der E 93 ein H0-Modell zu widmen – und was für eines.

Schubkraft aus Göppingen

Betrachtet man die neue E 93 von Märklin, zeigt sich schon auf den ersten Blick, dass hier eine Lok auf zwölf Speichenräder gestellt werden sollte, die dem aktuellen Stand der Modelltechnik Rechnung trägt. Mittlerweile beherrscht man in Göppingen den Zinkdruckguss derart gut, dass diese Herstellungsmethode absolut keine Einschränkung bei der möglichen Feinheit der Modelle darstellt. Im Gegenteil, die feine Gravur des Lokgehäuses und der beiden Vorbauten lässt kaum noch Wünsche offen. Nietreihen und Lüftungsschlitze wurden hauchfein herausgearbeitet. Nur die Griffstangen aus stabilem Draht sitzen in etwas zu klobigen Haltern. Eine wahre Augenweide stellt das Fahrwerk dar. Die betreffenden Rahmen sind sehr detailliert umgesetzt worden. Auf der Lokseite 2 fehlen allerdings die Ausgleichshebel der Federung, da man offenbar jeweils auf dasselbe Formteil zurückgegriffen hat. Sandkästen, Bremszylinder und alle weiteren Aggregate an den Rahmen sind separat angesetzt. Der Dachgarten des Krokodils ist vollständig nachgebildet. Die sämtlich aus Draht gefertigten Leitungen und die zierlichen Isolatoren sitzen an den richtigen Stellen. Als einziges Manko präsentieren sich die Scherenstromabnehmer des Typs SBS 10, deren Grobheit nicht mehr zeitgemäß ist. Besonders Form und Befestigung der Einfachschleifleiste und die dem Vorbild nur entfernt ähnliche Querstrebe zwischen den viel zu stark gekrümmten Holmen der Oberschere fallen negativ ins Auge.

Die dunkle, flaschengrüne Lackierung ist absolut sauber ausgeführt. Auch die Beschriftung als E 93 07, welche als Museumslok bis heute erhalten ist, wurde lupenrein aufgedruckt. Das Modell gibt den Vorbildzustand um 1960 wieder, als



Wären da nicht die zu groben Stromabnehmer der Bauart SBS 10, könnte man die E 93 07 von Märklin glatt für ein Kleinserienmodell halten, so gut sind Fahrwerk, Aufbau und Dach umgesetzt worden.



die Lok mit ihrer Schubkraft schweren Zügen half, die Geislinger Steige zu bewältigen.

An den Vorbauten wurden die Lampen freistehend ausgeführt. Das dritte Spitzenlicht ist ein wenig zu groß geraten, wohl um die SMD-LED darin bequemer unterbringen zu können. Das Licht kann getrennt geschaltet werden, um etwa nur das Schlusslicht für den Schiebebetrieb aufleuchten zu lassen oder ein Rangiersignal anzuzeigen. Auch die Führerstände lassen sich beleuchten. Insgesamt sind die Leuchtmittel weder zu aufdringlich, noch zu hell, nur einen Tick zu kaltweiß. Beim roten Schlusslicht offenbart sich jedoch die rechteckige Bauform der zweifarbigen Duo-Leuchtdioden recht deutlich.

Unter dem feinen Gehäuse entdeckt man als Erstes eine aufgeräumte Platine, die den „mfx+"-Decoder trägt. Daneben befindet sich auch die Schallkapsel. Die Kabel, die an ihr vorbei zu den Beleuchtungsplatinen führen, sind mit einem Klebestreifen am Lautsprecher fixiert. Dies erleichtert das Wiederaufsetzen des Gehäuses. Steckt man eine kleine Drahtbrücke um, kann die Stromversorgung auf echten Oberleitungsbetrieb umgestellt werden. Nach dem Abschrauben der Platine wird der Blick auf den fünfpoligen, schräggenuteten Mittelmotor freigegeben. Der Motor überträgt seine Leistung mittels Kardanwellen auf die jeweils äußeren Achsen der beiden Drehgestelle. Die mittleren Achsen sind nicht angetrieben, werden jedoch zur Stromabnahme genutzt. Sämtliche Achsen sind in Messingbuchsen gelagert, und die zwei ausreichend groß dimensionierten Schwungmassen sor-



Die Gravur des Metallgehäuses ist exzellent. Auch das Fahrgestell weiß zu überzeugen – nur das Fehlen des Ausgleichshebels der Federung zwischen erster und zweiter Achse bleibt ein Rätsel.



Mächtig was her macht das neue Krokodil von Märklin. Die ideale Schiebelok für jede Steilstrecke hat das Zeug dazu, alle Fans von Altbau-Elektrolokomotiven in ihren Bann zu ziehen.



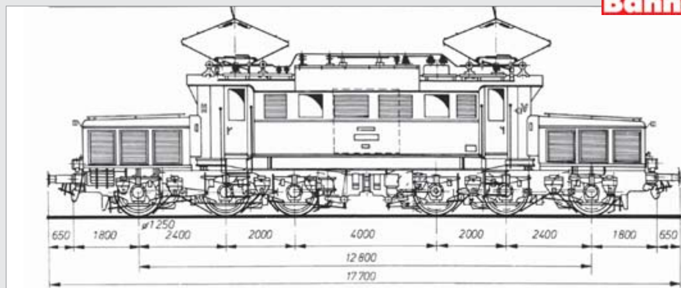
FOTOS: RAINER ALBRECHT

Sieht man vom etwas plumpen oberen Spitzenlicht ab, ist den Märklin-Konstrukteuren die Front der E 93 ausgezeichnet gelungen.

MESS- UND DATENBLATT

ModellEisenBahner

E 93 07 in H0 von Märklin



ZEICHNUNG: ARCHIV MEB

 STECKBRIEF

Hersteller: Märklin
Bezeichnung: E 93 07 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0
Stromsystem: Wechselstrom
Konstruktionsjahr: 2014
Epoche: III, um 1960
Katalognummer: 37870, exklusiv für Märklin-Insider
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall/Kunststoff
Gesamtgewicht: 478 Gramm
Preis: 349,95 Euro (UVP)

 ELEKTRIK

Stromabnahme: Spannungsversorgung über Schleifer und alle Achsen
Motor: Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse
Beleuchtung: LED, Führerstandsbeleuchtung, Rangierlicht

 MECHANIK

Kraftübertragung: Über Kardanwellen auf vier Achsen
Schwungmassen: Zwei
Haftreifen: Vier

 SERVICE

Gehäusedemontage: Lösen von sechs Schrauben im Fahrzeugboden
Zurüst-/Tauschteile: Bremsschläuche und Originalkupplungsattrappen liegen bei
Bedienungsanleitung: Leicht verständliche Anleitung mit Erläuterung der Digitalfunktionen und knappen Vorbildinfos

Fs = Fahrstufe digital
v_0 = umgerechnete Geschwindigkeit
* getestet mit der Märklin Central Station 2

Fahrwerte	Fs	v0 (km/h)	S0 (cm)
v_{min}*	1	2	–/–
v_{max}*	128	125	20
v_{max} Vorbild*	–	70	–

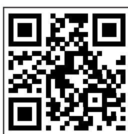
Maßvergleich	Vorbild	1:87	Modell
LüP	17700	203,4	203,2
Achsstand	12800	147,1	146,2
Raddurchmesser	1250	14,4	14,1

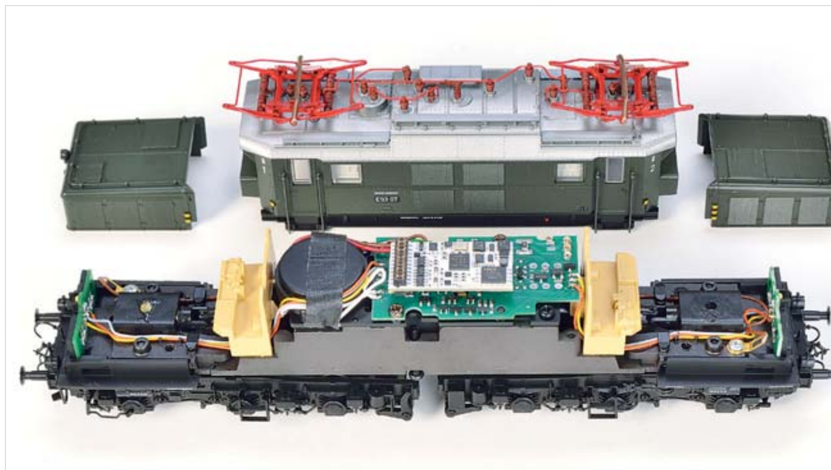
gen für ein geschmeidiges und feinfühlig regelbares Fahrverhalten der E 93. Diese Konstruktion beschert der Lok aus der Höchstgeschwindigkeit einen satten Auslauf von rund 20 Zentimetern. Dank der vier Haftreifen verfügt das Modell über große Zugkräfte. Zudem sorgt eine Kulissenführung dafür, dass das Ausschwenken der Vorbauten selbst in engen Kurvenradien oder Weichenstraßen nicht zur Zitterpartie wird. Die Lok absolviert mühelos auch Schleichfahrten. Die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds wird zwar deutlich überschritten, doch wegen der guten Fahreigenschaften auch im unteren Geschwindigkeitsbereich, stellt dies keinen Grund zur Sorge dar.

Lüfterrauschen dominiert das Fahrgeräusch der Soundlok, das Schaltwerk ist hingegen kaum wahrnehmbar. Die weiteren Soundfunktionen umfassen unter anderem das Kuppelgeräusch und Sanden bei nassen Schienen, beides klingt realistisch. An Spielspaß wird es dem Käufer daher mit Sicherheit nicht mangeln.

In Göppingen hat man sich mächtig ins Zeug gelegt, um ein Modell der E 93 für Märklin und Trix zu kreieren, das den hohen Ansprüchen vieler Modellbahner gerecht werden sollte – dies ist gelungen. ☐ *A. Bergner*

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie einen kurzen Film über die neue E 93 von Märklin, oder besuchen Sie www.vgbahn.de/QR





Sauber und aufgeräumt wirkt das Innere der E 93. Sämtliche Teile lassen sich nach dem Lösen einiger Schrauben leicht entfernen. Der Lautsprecher ist ausreichend dimensioniert für guten Klang.

Nicht lange nach den ersten H0-Modellen ist die neue Streckendiesellok 245 der Deutschen Bahn von Tillig nun auch für die Spur TT erhältlich.

Neue Generation

Einen Wettlauf um das erste im Handel platzierte TT-Modell der 245 brauchte Tillig nicht zu fürchten, blieb die Sebnitzer Vorankündigung von 2013 doch auch auf der Spielwarenmesse 2014 ohne Konkurrenz. Nichtsdestotrotz stand die Neuheit schon bald auf unserem MEB-Testgleis. Die Ausführung entspricht den Vorserienexemplaren 245 001 bis 004. Der Bedruckung nach handelt es sich um 245 003, die 2012 als Vertreterin einer neuen Lok-Generation auf der Innotrans gezeigt wurde.



An den Stirnseiten sind die Griffstangen angesetzt, die Scheibenwischer aufgedruckt.

Die Gravuren des Modells sind sauber ausgeführt, die Proportionen stimmen. Antennen, Typhone sowie alle Handläufe sind einzeln angesetzt – mit den Kompromissen mitunter etwas zu großer Bohrungen und nicht maßstäblich umsetzbarer Griffdurchmesser des Vorbilds. Gegen Ansetzteile entschieden haben sich die Konstrukteure bei den Scheibenwischern. Diese sind aufgedruckt und geben so die filigranen Teile der Original-Lok authentisch wieder. Die sechs Trittflächen an den Stirnseiten sind durchbrochen dargestellt. An den Pufferträgern lassen sich wie üblich Kuppelhaken und Luftschläuche nachrüsten, die der Packung beiliegen.

Beim Fahrzeugdach handelt es sich um ein ins Gehäuse eingeklipstes Bauteil, in welches wiederum die Abdeckungen der vier Lüfter von oben eingesteckt sind. Die Abdeckungen bestehen aus transparentem Kunststoff, auf den die Schutzgitter jeweils aufgedruckt wurden. Das sieht im Wesentlichen gut aus, doch fallen bei genauem Hinsehen die unsauber nachlackierten Ränder der betreffenden Teile auf.

Am Rahmen des Modells finden sich, wie beim Vorbild, die Unterflur-Aggregate und Bahnräumer. Speziell am Tank fällt eine recht aufwendige Bedruckung mit sechs Farben auf, wobei der Schriftzug zum Tankinhalt und zur Gefahrenklasse unter der Lupe gut lesbar ist. Zwischen dem Lokrahmen und den Drehgestellen sind die beiden Zug- und Druckstangen der Tiefanlenkung voll beweglich nachgebildet.

Ist man als bahnreisender Eisenbahnfreund die laut röhrende 218 gewöhnt, so ist die im Vergleich akustisch kaum wahrnehmbare 245 mit ihrem elektrischen Antrieb, lastabhängig gespeist von bis zu vier Dieselmotoren, für Fahrgäste und Anwohner ein gewaltiger Fortschritt. Auch das getestete Analogmodell machte nicht durch laute Antriebsgeräusche auf sich aufmerksam. Bei etwa zwei Volt setzte es sich gleichmäßig in Bewegung und verharrte in langsamer Fahrt mit umgerechnet 6 km/h. Erstaunlich: Bei zwölf Volt Nennspannung erreichte die Lok umgerechnet



Norddeutsche Modellbahn als Ausblick in die Zukunft: Tilligs 245 vor Autotransportwagen DDm 915 im „Sylt-Shuttle“-Einsatz.


FOTOS: RAINER ALBRECHT

Ein Blick aus flacher Perspektive: Dabei kommen die technischen und farblichen Akzente unter dem Rahmen des Modells zur Geltung.



Das Lokgehäuse ist mittels Rastnasen fixiert und einfach nach oben abzuziehen. Die Digitalschnittstelle ist dann bestens zugänglich.

gerade 141 km/h – die zulässige Geschwindigkeit des Vorbilds beträgt maximal 160 km/h. Der Auslaufwert liegt dank Schwungmassen bei etwa elf Zentimetern.

Eine sichere Stromabnahme erfolgt über alle vier Radsätze, auf den beiden mittleren befindet sich jeweils ein Haftreifen. Im Analogbetrieb zeigt das 194 Gramm schwere Modell fahrtrichtungsabhängig das warmweiße Spitzen- beziehungsweise rote Zugschlusssignal. Durch Einbau eines Digitaldecoders lassen sich zusätzlich die Beleuchtung der Führerstände, das Fernlicht sowie das Rangierlicht simulieren. Die Digitalschnittstelle ermöglicht wahlweise den Einsatz eines sechs- oder zwölfpoligen Decoders. Sie befindet sich seitlich in einer Rahmenaussparung. Des Weiteren lässt sich ein Lautsprecher am dafür vorgesehenen Platz nachrüsten.

Obwohl der Konstruktionsaufwand bei Lokomotivmodellen der Traxx-Familie überschaubar ist, hat Tillig es verstanden, den TT-Bahnern zu durchschnittlichem Preis ein hochaktuelles Lokmodell anzubieten, das einige beachtenswerte Details sowie gute Fahreigenschaften aufweist und auf welches die Liebhaber des Maßstabs 1:120 kaum länger warten mussten als jene der Baugröße H0. ☐ *Olaf Haensch*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Tillig
- **Nenngröße:** TT
- **Bestellnummer:** 04940
- **Antrieb:** Fünfpol-Mittelmotor mit zwei Schwungmassen, wirkt über Schnecken-Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **v_{max} (12 V):** 141 km/h
- **v_{min} (2,0 V):** 6 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Haftreifen:** Zwei
- **Schnittstelle:** NEM 651/658
- **Preis:** 145, 90 Euro (UVP)



Bis auf die Formtrennkante am Steuerwagenkopf stört nichts den fantastischen Anblick.

Silberpfeil

Mit dem neu entwickelten Metropolitan liefert der für seine nahezu perfekten Modelle bekannte Hersteller L. S. Models jetzt eine technisch ausgefeilte Nachbildung des früheren Hightech-Zuges der Deutschen Bahn AG.



Das Grau des Pufferträgers ist vielleicht etwas zu hell, ansonsten ist das Vorbild sehr gut getroffen – man beachte den Führerstand.

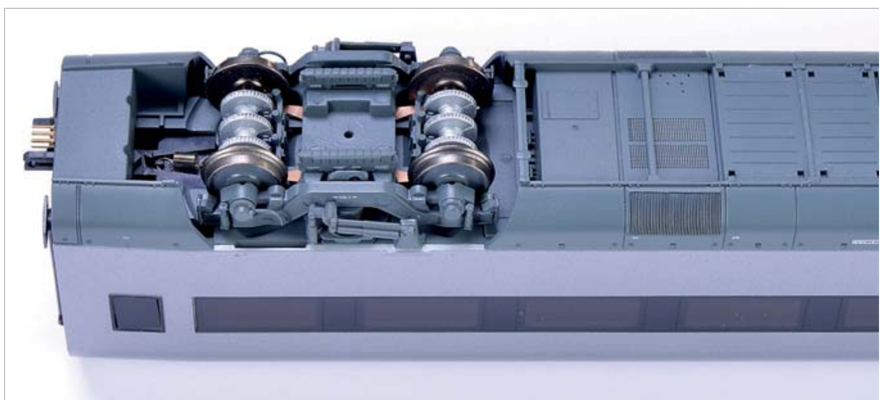
Das Vorbild dieses neuen Zuges von L.S.Models brachte es auf nicht einmal fünf Jahre im Planeinsatz. Die Rede ist von einem der einstigen Renommier-Züge der jungen DB AG, dem 1999 erstmals eingesetzten Metropolitan Express Train (MET), der kurz und knapp einfach „Metropolitan" genannt wurde. Damals versuchte man gezielt Geschäftsreisende zwischen Hamburg, dem Ruhrgebiet und Köln mit einem dem Flugzeug ähnlichen Mehrklassenkonzept und einer insgesamt gehobenen wie auch zeitgemäßen Ausstattung zu ködern. Ganz ähnlich richteten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ihren Railjet aus, der MET hatte also durchaus Potential.

Schließlich lag es auch eher an den bekannten Problemen der DB AG in puncto Marketing und Preisgestaltung, dass der Metropolitan letztlich scheiterte. Mittlerweile finden sich die einst so eleganten, silbernen Wagengarnituren weiß lackiert mit rotem Streifen im banalen IC-Verkehr wieder. Dieses Schicksal dürfte dem MET im Maßstab 1:87 mit Sicherheit erspart bleiben, ausgenommen natürlich im Rahmen einer künftigen Farbvariante als IC. Denn die einst wichtigste Eigenschaft des Vorbilds wurde von L.S.Models auch eins zu eins auf den Modell-Metropolitan übertragen: Er glänzt durch perfektes Design und technische Innovationen in bislang ungeahnter Qualität. Der Zug selbst wird in drei verschiedenen Sets geliefert. So kann der Modellbahner die Zuglänge den Platzverhältnissen seiner Anlage anpassen.

Das Grundset enthält das bereits im MEB 4/2014 vorgestellte Modell der 101 von L.S., nur diesmal eben als silbergraue 101 130-3, sowie einen Zwischenwagen und den Steuerwagen. Die Konstellation aus Lok und Steuerwagen ist zwingend notwendig, um bei dem vom Käufer noch selbst mit einem passenden Decoder auszurüstenden Zug alle Digitalfunktionen nutzen beziehungsweise diesen überhaupt in Fahrt setzen zu können. Die Lok läuft analog ebenfalls nur mit Steuerwagen. Das für die digitale Ausstattung verant-







FOTOS: RAINER ALBRECHT

Wie das Vorbild verfügt die Metropolitan-Garnitur von L. S. über eine feste Kupplung. Gut erkennbar: der sechspolige Stecker.

An den Achsen wurden die Scheibenbremsen detailliert nachgebildet. Auch die Drehgestelle und die feinen Gravuren des Schürzenbodens überzeugen.

wortliche Unternehmen Wekomm, ein Partnerbetrieb von L.S., konzipierte den Zug nämlich als geschlossene digitale Einheit. Das hat den Vorteil, dass eine Fahrt mit führendem Steuerwagen, etwa in Halteabschnitten vor Signalen, auch als solche erkannt wird, und es erspart den Einsatz eines zusätzlichen Decoders im Wagen.

Daneben ergibt sich aus dieser Konstruktion auch die Möglichkeit, sämtliche

So viel Licht war noch nie. Wekomm macht's möglich.

Lichtfunktionen „wie in echt" schalten zu können. Wer es mit eigenen Augen gesehen hat, ist beeindruckt: Wird beispielsweise die LED-Innenbeleuchtung in Betrieb gesetzt, flackert das Licht zuerst auf, um dann exakt wie beim Vorbild die Wagen auszuleuchten. Dass es noch ein getrennt schaltbares Fernlicht gibt, welches dank extra verbauter, hellerer SMD-LED genau dort aus den Lampen tritt, wo es auch beim Original der Fall ist, versteht sich da fast schon von selbst.

Über die restliche Modellumsetzung braucht man kaum noch viele Worte zu verlieren angesichts der kaum steigerbaren Detaillierung, der absolut sauberen Lackierung und der ultrapräzisen Beschriftung. Die Verarbeitung der Modelle ist ausgezeichnet. Wer möchte, kann sogar die aus Neusilber geätzten Seitenverkleidungen unter dem Fensterband noch in den Wageninnenraum einsetzen. Allerdings sind sie durch das vorbildgerecht sehr dunkel getönte Modell-Fensterband von außen so gut wie unsichtbar. Dies trifft leider auf die gesamte, ausgesprochen fein detaillierte und in jedem Wagen unterschiedliche Inneneinrichtung zu.

Einziger nennenswerter Schwachpunkt des Metropolitan von L.S. sind die formenbautechnisch bedingten Werkzeugtrennkannten. Fallen sie auf den Wagendächern selbst bei Streiflicht kaum ins Gewicht, sind sie am Kopf des Steuerwagens leider in jeder Situation unübersehbar. Abgesehen davon kann dem „Silberpfeil" von L.S. zweifellos das Prädikat „sehr gut" erteilt werden. ☐ *A. Bergner*

STECKBRIEF (Wagenzug)

- **Hersteller:** L. S. Models
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummern:** 16041 (Set mit Lok), 46043 (dreiteilig), 46044 (zweiteilig)
- **Konstruktion:** Superdetailliertes Kunststoffgehäuse, Radsätze mit RP 25-Profil, umfassende Beleuchtungsfunktionen
- **Schnittstelle (Lok):** 21-polig
- **Beleuchtung:** LED
- **Preise (UVP):** 494,40 Euro für Set 16041; 297 Euro für Set 46043 und 198 Euro für Set 46044

Die elegante Wirkung der silbergrauen Metropolitan-Garnitur ist auch im Modell überzeugend. Hier ist der MET gerade außerplanmäßig im Mittelgebirge unterwegs.



Passend zu der für Herbst angekündigten V 100 lieferte Brawa seine ersten Modelle der vierachsigen Umbauwagen der Deutschen Bundesbahn für H0 aus.

Grüne Kisten vom Feinsten



Sogar der Zugführer findet sein Plätzchen im BD4yg. Die Beschriftung ist auch an den Stirnseiten und Übergangsblechen erkennbar.

Möglicherweise tauchen in der nächsten Zeit vermehrt Umbauwagenmodelle älteren Baujahrs am Gebrauchtwarenmarkt auf. Denn unter dem Motto „Man gönnt sich ja sonst nichts" könnten jetzt Ersatzbeschaffungen von 4yg-Wagen anstehen, sofern diese auch hohen Qualitätsansprüchen gerecht werden. Erfüllen die Bundesbahn-Klassiker aus dem Hause Brawa die hohen Erwartungen?

Eine gewisse Zeit sollte man sich gönnen, um alle Details an den Brawa-Wagen zu entdecken. Vieles erkennt man erst bei mehrmaligem Hinschauen. Ein Beispiel ist die hochdetaillierte Bremsanlage, die nicht nur zahlreiche Leitungen am Wagenboden beinhaltet, sondern auch die doppelten und mehrteiligen Bremssohlen der Minden-Deutz-Drehgestelle. Natürlich sind auch die Lösezüge unterhalb der Mitteleinstiege nachgebildet. Schade, dass man davon im Anlageneinsatz wenig sieht. Auch die freistehenden Wagenkastenabstützungen am Rahmen, die in dieser Form erstmals an Umbauwagenmodellen in Großserie umgesetzt wurden, sind nur aus der Froschperspektive sichtbar. Beeindruckend ist auch, dass am Rahmen der Fahrzeuge sogar die Unterschiede zwischen den drei Wagenbauarten (AB, B, BD) berücksichtigt wurden.

Wer eine Anlage nach Bundesbahn-Vorbild der Epochen III oder IV sein Eigen nennt, sollte die neuen Brawa-Modelle einmal beim Händler inspizieren.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Typischerweise laufen die Wagen auf unterschiedlichen Drehgestellen: links die Bauart Minden-Deutz, rechts die preußische Type.



Man könnte fast meinen, dass die durchbrochenen Lüfter wirklich lüften.

Die Bedruckung in ihrer makellosen Ausführung ist allerdings aus jeder Perspektive zu genießen. Sie ist auch an den Drehgestellen, den Batteriekästen und den Übergangsblechen an den Wagenenden erkennbar. Letztere sind nicht beweglich, und es wurden auch keine Federpuffer verbaut. Ist das ein Makel? Ich denke, nein. Die Gummiwülste hingegen sind federnd gelagert, ein Vorteil beim unbedingt empfehlenswerten Einsatz von NEM-konformen Kurzkupplungen. Dadurch ergibt sich ein wunderbar geschlossenes Zugbild. Selbst engere Radien können anstandslos durchfahren werden, in unserem Test waren es zirka 430 mm. Beim Einsatz auf weiteren Bögen (über 500 mm Radius) können die Beilagscheiben zwischen Drehgestell und Rahmen ausgebaut werden, so dass die Wagen dann noch tiefer auf dem Gleis liegen.

Die Inneneinrichtung besticht durch einzeln eingesetzte Sitze, bei denen die Armlehnen freistehend ausgeführt sind. Neben dem mit Sicherungsbügeln und Fahrradhaltern eingerichteten Gepäckraum weisen auch die Zugführerabteile des BD4yg eine vollständige Ausstattung auf. Dort findet man sogar das Ablageregal für die wichtigen DB-Drucksachen. Eine WC-Einrichtung ist ebenso vorhanden, unsichtbar hinter den Milchglasscheiben. Erkennbar sind hingegen die vorbildgerecht ausgeformten WC-Abflussrohre.

Lieferbar ist die Wagenserie derzeit in den Ausführungen der Epochen III und IV, mit vorbildgetreu unterschiedlichen Grüntönen und Dachfarben.

Ja, der angesprochene Ersatz von alt durch neu hat im Fall dieser Brawa-Modelle seine Berechtigung. □ *A. Bauer-Portner*



Ganz so wie damals: Die komplette und authentische Inneneinrichtung lässt Erinnerungen an längst vergangene Zeiten aufleben.



Noch zu haben: Alles über die Umbauwagen in Vorbild und Modell lesen Sie im MEB-Extra Nr. 1.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 46054 - 46057
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff
- **Beleuchtung:** LED, nachrüstbar
- **Preis:** 54,90 Euro (UVP)





FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

Die Lenz-Kleinlok eignet sich bestens für Kompaktanlagen und stellt ein preiswertes Einsteigermodell dar.

Bereits seit einiger Zeit für Halbnull-Bahner verfügbar, bringt die Firma Lenz ihre Reichsbahn-Köf nun auch für die 32-Millimeter-Spur.

Große Kleine

Dem Vorbild entsprechend finden sich an der Gießener Neuheit die wesentlichen Bauartänderungen der DR am Modell wieder: geschlossener Führerstand, außen liegender Ölbadluftfilter, Luftbehälter mit Kühlschlange auf dem Führerhaus, Läutewerk, Mulden hinter den Griffstangen an den Türen, Typhon. Die zehnlagigen Federpakete jedoch waren eine Modifizierung der DB. Die DR hatte die originalen vierlagigen Tragfedern beibehalten. Die Original-DR-Laternen wurden von Lenz hingegen authentisch ins Modell umgesetzt.



Zu den Digitalfunktionen zählen die Beleuchtung von Führerstand und Laternen, die Rangierkupplung und die abrufbaren Sounds. Der Lautsprecher sitzt unter dem Dach.

Wahre Wonne bereitet das Fahrverhalten des digitalen Modells: Ein seidenweiches, dank Energiespeicher unterbrechungsfreies Langsamfahren, sanftes Auslaufen und ein vorbildgerechter Geschwindigkeitsbereich machen das Rangieren ebenso wie das per Knopfdruck automatische An- und Abkuppeln zum Vergnügen. Die Beleuchtung der Laternen vorne und hinten sowie des Führerstands ist getrennt schaltbar. Lediglich der sehr nach Bundesbahn klingende Sound, speziell des Pfeifsignals, mag nicht so recht überzeugen. Fazit: ideales Einsteigermodell in die Spur 0. ☐ *O. Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute bis sehr gute Detaillierung; Fahrgestell, Motorhaube und Ansetzteile aus Metall; Fahrverhalten; Rangierkupplung*

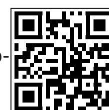
KONTRA: *Sound entspricht eher DB-Kleinlokomotiven*

PREIS: *375 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

»Auf Ihrem Smartphone«

Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie die Digitalfunktionen der Lenz-Köf. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



KOMPAKT

Fleischmann: ÖBB-1044 mit Sound für N

Man nannte die 1044 „Alpenstaubsauger", wegen der aufdringlichen Lüftergeräusche schon beim Anfahren. Auch das N-Modell macht dem Spitznamen alle Ehre und saugt akustisch recht kräftig – erstaunlich bei der Kleinheit des Modells. Die digitalen Fahreigenschaften und die Lackierung der Konstruktion aus Rocos N-Zeiten sind sehr ordentlich. ☐ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr guter, vorbildentsprechender Sound; Bedruckung*

KONTRA: *Stromabnehmer; keine NEM-Kupplungsaufnahme*

PREIS: *269 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Ein eher seltenes Bild: Die „Hondekop"-Triebwagen der NS waren meist zu mehrteiligen Zügen gekuppelt unterwegs.

Die zweiteiligen „Materieel´54"-Triebwagen der NS sind nun auch im Maßstab 1:160 von Piko erhältlich.

Einer kommt selten allein

Über 40 Jahre waren sie nicht wegzudenken von niederländischen Schienen, die „Hondekop"-Schnelltriebwagen, offiziell nach dem Erscheinungsjahr „Mat. ´54" genannt. Bei Piko ist nun nach einer ersten, wieder gestoppten Auflage in den Niederlanden eine überarbeitete Version des N-Modells in der Epoche-IV-Lackierung lieferbar.



Der typische Hundekopf ist auch in N sehr treffend wiedergegeben. Die Stromabnehmer sind dem schmalen NS-Typ nachempfunden.

Piko hat den markanten Triebwagen sehr ansprechend in den kleinen Maßstab umgesetzt und durch die tiefe Anordnung des Antriebs für einen freien Fensterdurchblick gesorgt. Die beiden Triebwagenhälften sind über eine sechspolige Steckverbindung sehr eng gekuppelt. Für die typischen mehrteiligen Züge liegt eine verbundene Scharfenbergkupplung und für enge Radien eine Kuppelstange bei. Die sehr schön wirkende Innenbeleuchtung ist auch analog leicht abschaltbar (Schiebeschalter). Positiv zu vermerken: kaum überhöhte Höchst- und akzeptable Mindestgeschwindigkeit. Soundmodul und Lautsprecher sind als Zubehör bereits lieferbar. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung; sehr gutes Finish; typische Stromabnehmer; PluX12-Schnittstelle leicht von unten zugänglich; gute Fahreigenschaften*

KONTRA: –

PREIS: *190 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒☒

Eine klassische DR-E-Lok ist nun auch als Sound-Modell zu haben: Brawa liefert eine neue 242.

Sound-Roller

Obwohl aus den 1990er-Jahren stammend, macht die Brawa-E 42 noch immer einen sehr guten Eindruck. Die aktuelle Variante mit eingebautem Sound ist vielleicht ein Anlass, den Lokpark um dieses schmucke Modell zu ergänzen. Die Ausführung mit grauen Drehgestellen, welche die vielen Details und die feinen Speichenräder besonders gut zur Geltung bringen, entspricht dem Lieferzustand der 1970 abgenommenen Vorbildlok, die im Bw Magdeburg beheimatet ist. Mit allen Zurüstteilen versehen, hat man ein sehr schön detailliertes Modell in Händen. Besonders gut wirken auch die feinen Laufstege auf dem Dach. Die 18 Geräuschfunktionen wirken (mit Ausnahme der Bahnhofsansagen, die wünscht man sich bitte auf Sächsisch) sehr realistisch und umfassen beispielsweise auch manuell zu steuerndes Kurvenquietschen. ☐ *A. Bauer-Portner*

FOTO: RAINER ALBRECHT



Ein feiner „Holzroller" mit vielen Digitalfuntionen: die neue 242 178 der DR von Brawa.

»Auf Ihrem Smartphone«

Scannen Sie diesen QR-Code und erleben Sie die Brawa-242 im Digitalbetrieb. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



AUF EINEN BLICK

PRO: *Gut detailliertes, maßstäbliches Modell mit sauberem Finish; ausgeglichene Fahreigenschaften; weitgehend realistischer Sound*

KONTRA: *Preis; Ansagen*

PREIS: *319 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



FOTO: RAINER ALBRECHT

Ein Klassiker auf Schienen ist dieser in Basel Bad. Bf beheimatete Interfrigo-Kühlwagen.

Nach den H0- und N-Modellen kommt der Standard-Kühlwagen von Brawa nun auch für Spur 0.

Basler Leckerli

Schon die Modellumsetzung des Kühlwagens im Maßstab 1:87 erfüllt sehr hohe Ansprüche, und man könnte bei einem oberflächlichen Vergleich meinen, Brawa hätte nur einfach das H0-Modell etwa um den Faktor zwei vergrößert. Dem ist nicht so, denn es sind für die Groß-Bahner viele Details hinzugekommen, die in kleineren Maßstäben eben doch sehr schwer umzusetzen sind. Allein unter dem Wagenboden ist in Sachen Bremsausrüstung alles geboten, was beim großen Vorbild zu finden ist. Freistehende Achsen der Bremsumsteller oder der Lösezug lassen aufmerken. Den perfekten Eindruck unterstützen die brünierten und auch innen profilierten Radsätze.

Die Geländer an den Aufstiegen aus elastischem Kunststoff sind nochmals vorbildgetreuer als in H0, an den Wagenecken und an den Türen sind Haltegriffe aus Metall eingesetzt. Federpuffer und Originalkupplungen vermitteln das Gefühl echter Eisenbahn. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliche Modellumsetzung mit sehr schönen Details; perfekte Lackierung und Bedruckung; Modellkupplung liegt bei*

KONTRA: –

PREIS: *119,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒☒

Vom niederländischen Hersteller Exact-Train wurden die H0-Modelle des Otmm 52 ausgeliefert.

Ur-Schütte



In Versionen der Epochen III und IV sind die Selbstentlader zu haben.

Die lange Reihe der zweiachsigen DB-Selbstentladewagen eröffnete im Jahr 1954 die Bauart Otmm 52, die von Talbot geliefert wurde. Zu erkennen sind die älteren Bauarten an den gekröpften Langträgern. Von Exacttrain wurde nun ein Ersatz für das alte Trix-Modell ausgeliefert. Die vielen Details wurden sehr exakt nachgebildet, beispielsweise die im offenen Rahmen sichtbaren Teile der Bremsanlage oder die Bedieneinrichtungen für die vier Rutschen. An Letzteren sind vorbildgerecht auch die ausschwenkbaren Verlängerungen angebracht. Auch der ursprünglich abnehmbare Laderaumaufsatz ist richtig wiedergegeben. Das gute Bild trüben schlampig aufgeklebte Teile für die Bremsumsteller. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliche Ausführung; viele angesetzte Details; vollständige Beschriftung; viele Ersatzteile beiliegend*

KONTRA: *Kleine Verarbeitungsmängel; Preis*

PREIS: *44,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Eine 2012er-Neuheit sind die nun ausgelieferten Altbau-Kesselwagen für H0 von Liliput.

Graue Vielfalt

Aus der Mitte der 1930er-Jahre stammen die ersten geschweißten Kesselwagen, die sich Liliput zum Vorbild für eine Reihe von Varianten gewählt hat. Jeweils im Zweier-Set werden die DB- beziehungsweise die DR-Ausführung angeboten. Klasse gemacht sind die Rangiererbühnen und Aufstiegsleitern mit strukturierten Geländern sowie die unterschiedlich ausgeführten Laufstege auf den Kesseln. Die im offenen Rahmen gut sichtbare Bremsanlage und die saubere, vollständige Beschriftung verdienen großes Lob. Ein Kessel der DB-Wagen ist in genieteter und der zweite in Mehrkammer-Ausführung dargestellt. □ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr viele feine Details; saubere Lackierung und Bedruckung; interessante Vorbildwahl; Variantenvielfalt*

KONTRA: *Keine Zurüstteile für Pufferträger*

PREIS: *54,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒◭



„Du Hasi, die M-Klasse vom Mercedes fährt doch heut fast jeder – aber der neue Unimog, der ist in Grünwald noch echt exklusiv."

Kaum im Gelände, schon in H0 zu haben: der neue Unimog U 5023 von Daimler-Benz.

Futuristisch

Ein Unimog des Jahres 2014 hat nicht mehr allzuviel gemein mit den Fahrzeugen der ersten Generation. Die jüngste Baureihe 437.4, deren Serienproduktion im vergangenen Juni begann, kennzeichnet Robustheit und Leistung sowie der Einsatz von Hightech. Das Antlitz des neuen U 5023 wirkt ein wenig kantig und martialisch, große Scheinwerfer sucht man vergebens, kleine leistungsstarke LED-Lichter zeigen bei Dunkelheit den Weg. Busch hat die markanten Merkmale des jüngsten Sprosses aus Wörth sehr gut im Maßstab 1:87 wiedergegeben. Gerade beim Unimog mit seiner enormen Bodenfreiheit ist die Nachbildung des Fahrgestells wichtig, da es im Maßstab 1:87 aus der seitlichen Perspektive gut zu erkennen ist. Auch dabei gibt es nichts zu kritisieren. Profilierte Gummireifen runden das gute Modell ab. Aktuell ist der H0-U 5023 nur bei Mercedes-Benz direkt erhältlich. ☐ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Gehäusegravuren; zahlreiche freistehende Details; perfekt eingesetzte Fenster*

KONTRA: *Aktuell nur bei MB erhältlich*

PREIS: *19,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Im nachmittäglichen Kurs ab Hauptbahnhof ist der neue MB O 405-Gelenkbus von Rietze zunächst eher schwach besetzt.

Nach Kundenbefragung hat Rietze einen modernen Stadtbus als Neukonstruktion fertig gestellt.

Wunschmodell

Ein Kind der 90er-Jahre hat sich Rietze zum Vorbild für den neuesten Stadtbus genommen. Der Mercedes-Benz O 405 war und ist als Solo- und Gelenkbus in vielen deutschen Städten und im europäischen Ausland zu sehen. Sehr realistisch wirkt es auf Anlagen, wenn man den H0-Bus an der tatsächlich gelenkigen Verbindung der Fahrzeugteile etwas verbiegt. Das Wunschmodell vieler Kunden ist sehr sauber gefertigt, die vielfarbige Bedruckung exakt aufgebracht, die Fenstereinsätze sind absolut passgenau. Auch Felgen und Bereifung wirken sehr realistisch. Die Zurüstteile (Rückspiegel, Scheibenwischer) können auch ohne Hinweise des Herstellers an den richtigen Stellen plaziert und mit etwas Kleber fixiert werden. ☐ *abp*

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

AUF EINEN BLICK

PRO: *Schön detailliertes und sauber bedrucktes Modell „made in Germany"*

KONTRA: *Einige Details nur aufgedruckt*

PREIS: *36 Euro (UVP)*

URTEILE:



Keiner gleicht dem anderen: Die neuen Liliput-Kesselwagen unterscheiden sich in der Art der Laufstege, links steht ein Exemplar mit Bremserhaus.



Die Bausätze sind in der bewährten Mehrschichten-Technik konzipiert.



Das Fachwerk der netten Noch-Stadthäuser wirkt etwas ungewöhnlich.

Das Programm an Lasercut-Hausbausätzen von Noch wird immer größer. Nach einigen eher ländlichen Gebäuden sind nun erstmals Fachwerkhäuser für städtische Gefilde im Maßstab 1:87 lieferbar.

Neues Altes für die Stadt

Unter der Artikelnummer 66 502 bietet Noch nun eine Spielwarenhandlung an, unter 66 503 sind zwei Gebäude mit Modegeschäft erhältlich. Dabei handelt es sich um Altstadthäuser, die eine Fachwerkfassade aufweisen. Die Bausätze bestehen, bis auf Dachrinnen und Fallrohre, vollständig aus stabilem Architekturkarton. Ihre Montage dürfte auch Einsteigern in die Lasercut-Welt leicht fallen. Mit Ausnahme der leider etwas ungenau konstruierten Dachgauben ist die Passgenauigkeit der neuen Modelle ausgezeichnet. Die Anleitung ist nachvollziehbar gestaltet, eine Tube Klebstoff liegt den Bausätzen bei. Gut ist, dass Noch sich für eine wohlproportionierte und maßstäbliche Umsetzung entschieden hat. Das Fachwerk wirkt allerdings, vor allem im Bereich der Fensterlaibungen, teils wie aufgesetzt. Hier muss der Modellbauer selbst mit Pinsel und dunkelbrauner Farbe nacharbeiten. Es wäre wünschenswert, wenn Noch in Zukunft auch solche Häuser-Varianten brächte, die eine Sandstein- oder Klinkerfassade besitzen. □ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Maßstäblichkeit; Lieferumfang mit Klebstoff*

KONTRA: *Fachwerkfassade wirkt aufgesetzt; Dachbauteile nicht passgenau; etwas hoher Preis*

PREIS: *je 44,99 Euro (UVP)*

URTEILE:



Ob der nonkonforme junge Gast wohl eine Eintrittskarte erhält?

Das beliebte Lasercut-H0-Modell der Nissenhütte von Busch dient nun als provisorisches Lichtspielhaus.

Wellblechkino

In der DDR griff man für sommerliche Filmvorführungen gern auf provisorische Kinos zurück. Gerade bei den so beliebten FDGB-Ferienlagern an der Ostsee kamen dabei oft entsprechend umgerüstete Nissenhütten zum Einsatz. Ein solches Vorbild hat Busch nun ins Modell übertragen. Der H0-Bausatz besteht vor allem aus metallisch glänzender Wellpappe und Holzfaserplatten für einen stabilen Unterbau. Der Glanzeffekt des Wellbleches wird dabei ausgesprochen gut wiedergegeben. Die Anleitung erklärt alle Bauschritte so, dass es jedem gelingen dürfte, das Sommerkino erfolgreich fertig zu stellen. Als Klebstoff empfiehlt sich der spezielle Lasercut-Kleber von Busch. Die Passgenauigkeit der Teile spricht für sich, es musste an keiner Stelle nachgearbeitet werden. Einziger Kritikpunkt ist die etwas grob geratene Struktur der Wellpappe, die für H0 noch gerade akzeptabel ist. Der Modellbahner muss sich übrigens gar nicht auf die Nutzung der Nissenhütte als Behelfs-Kinosaal festlegen: Dem Bausatz liegt auch Dekomaterial für eine Kaufhalle oder Theaterbühne bei. □ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Hohe Passgenauigkeit; stabile Konstruktion; realistischer Metallglanz des Wellblechs; Preis-Leistungs-Verhältnis*

KONTRA: *Etwas zu grob gehaltene Wellblechstruktur*

PREIS: *24,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

Was liegt näher, als den längst vergangenen Betrieb des heimatlichen Bahnhofs im Modell nachzustellen? Die Dampfbahn-Erinnerungen bleiben so ein wenig erhalten.

In memoriam Mohorn

Das Vorbild ist das beste Vorbild. Dieser Satz bewahrheitet sich immer wieder, und Anlagen, die ein bestimmtes Vorbildmotiv so realistisch wie möglich nachempfinden, stechen auch auf großen Ausstellungen (wie in Dresden 2014) aus der Masse des Gezeigten heraus. So wie mit unseren historischen Bildern auf den Seiten 30 bis 33 kann man auch auf der Modellbahn zurückreisen in die Vergangenheit, als es auf dem Wilsdruffer Netz der Deutschen Reichsbahn noch dampfte und die Schmalspurzüge das Leben prägten, sei es im Personen- oder im Güterverkehr.





Der Personenzug in Richtung Wilsdruff mit Reko-99 654 und vier Wagen hat Mohorn verlassen. Die kleine Wegbrücke befand sich auch im Original unweit des Bahnhofs.

Günter Elsner, Mitglied im Modellbahnclub „Triebischtal-Express Mohorn e.V." und maßgeblich am Entstehen der hier vorgestellten Anlage beteiligt, berichtet:

„Der Bau begann 1997 in gemeinsamer Vereinsarbeit. Unsere H0-Großanlage war damals so weit fortgeschritten, dass wir uns neue Beschäftigung für alle schaffen wollten. Außerdem wünschten wir uns eine kleinere Anlage, um uns an anderen Ausstellungen beteiligen zu können. Auch der Transport- und Materialbedarf sollte einen kleineren Rahmen einnehmen.

Die Anlage wurde deshalb in Segmente aufgeteilt und in Holz-Rahmenbauweise erstellt. Es wurden vier Rahmen mit den Maßen 1,6 x 0,8 Meter gebaut, daraus ergeben sich 6,4 Meter Gesamtlänge.

Unser Vorbild ist der ehemalige Schmalspurbahnhof unseres Heimatorts, der im Maßstab 1:87 in H0e nachgestellt werden sollte. Für den Nachbau wurde die Zeit zwischen 1960 und 1972 gewählt. Für diese Epoche gibt es zum einen genügend Zubehör, zum anderen existieren viele Bilder von damals. Einige Erbauer kennen diese Zeitspanne, die mit der Einstellung des Schmalspurbetriebes endete, noch aus eigener Erfahrung.

Bilder und Erinnerungen helfen beim Nachbau

Die Anlage wird, was sowohl den Fahrbetrieb als auch die Weichenschaltung angeht, analog gesteuert. Eine Umstellung auf Digitalbetrieb ist nicht vorgesehen. Für die Gleise und Weichen wurde im sichtbaren Bereich Material von Tillig in H0e-Aus-



Zugkreuzung in Mohorn Ende der 1960er-Jahre. Die sächsischen VI K in Ursprungs- oder Rekoversion sind vor allen Zügen im Einsatz.



Dem Personenzug folgt ein aus Schmalspurwagen gebildeter Güterzug nach Freital-Potschappel. Hinter dem Empfangsgebäude ist der zweiständige Lokschuppen zu erkennen.



Der Rollwagen-Güterzug läuft gerade aus Richtung Wilsdruff in den Bahnhof ein und überquert auch im Modell die Nossener Straße. Das Modell der Altbau-VI K stammt von Bemo.

führung verwendet, im verdeckten Bereich kamen aus Kostengründen N-Gleise von Roco und Peco zur Verwendung.

Die Fahrzeuge entstammen dem Sortiment der bekannten Hersteller für Schmalspurmodelle: Die sächsischen VI K-Loks in Ursprungs- und Rekoausführung lieferte Bemo, fallweise werden auch IV K-Loks von Technomodell oder die 99 1401 von Veit eingesetzt. Die Wagen stammen von Technomodell und SEM oder sind Umbauten von Herr. Die Straßenfahrzeuge sind ebenfalls der nachgebauten Zeit entsprechend ausgewählt. Die meisten Häu-

Alle Gebäude wurden gemäß Vorbild gebaut

ser entstanden im Selbstbau nach Original-Bauzeichnungen im exakten Maßstab 1:87. Manche Gebäude wurden auch vor Ort vermessen, fotografiert und anschließend maßstabsgerecht umgerechnet. Für andere Häuser entwickelten wir Zeichnungen mit dem Computer und druckten sie anschließend aus. Die Papierblätter wurden dann auf Architekturplatten aufgeklebt und eingefärbt. Einige Häuser am Bahnhof sägten wir auch aus Auhagenplatten zurecht und ergänzten sie mit passenden Kunststoffbauteilen. Die Anordnung der Bauten im Modell entspricht ganz dem Original. Das kann man auch vor Ort nachvollziehen, denn die Vorbilder existieren meist heute noch.



FOTO: SLG. GÜNTER ELSNER

Eine Besonderheit in Mohorn war die Gleisführung zum Anschluss des Ladegleises der BHG, die natürlich auch im Modell genau nachgebildet wurde (unten).




FOTO: SLG. GÜNTER ELSNER

Vom Turm der Mohorner Kirche aus wurde diese Übersichtsaufnahme angefertigt, die sich sehr schön zum Vergleich mit dem Modellnachbau eignet (oben).

In der Länge haben wir unseren Modellbahnhof etwa im Maßstab 1:100 gehalten, trotzdem wirkt er sehr glaubwürdig. Die beiden Seitenteile der Anlage sind freier gestaltet, auch dort wurden aber Motive entlang der Originalstrecke nachgebildet. Die Trasse sollte wenig auffällig in den Schattenbahnhof unter dem Bahnhof Mohorn verschwinden können. Als Gleisführung ergibt sich mit den verdeckten Anlagenteilen ein Kreisverkehr. Für jede Fahrtrichtung sind an den Längsseiten drei verdeckte Abstellgleise angeordnet, die über Klappen auch von der Seite her zugänglich sind. Durch die verborgenen



Selbst die Gießkanne fehlt nicht. Zwischen den maßstäblich nachgebauten Häusern des Mohorner Bahnhofsumfeldes sind Details in Hülle und Fülle zu entdecken.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Vierteilige H0e-Segment-Anlage in offener Rahmenbauweise**
- **Maße:** 6,4 x 0,8 m
- **Erbauer:** MEC „Triebischtal-Express Mohorn e.V.“/Günter Elsner
- **Bauzeit:** Ab 1997
- **Epoche:** III (DR)
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Analog
- **Gleismaterial:** Tillig H0e, (Roco, Peco)
- **Rollendes Material:** Bemo, Technomodell, PMT, SEM, Veit
- **Besonderheiten:** Vollständiger Nachbau des Bahnhofs Mohorn mit Umfeld nach Originalplänen und Bildern

Im Abendlicht rollt der tägliche Rollwagen-Güterzug mit verladenen Normalspur-Waggons aus Nossen vorbei. Da muss man als junger Mensch doch zum Eisenbahnfreund werden.

Gleise lässt sich Abwechslung in den Fahrbetrieb bringen. Wir haben keinen Modellfahrplan, unsere Zugzusammenstellungen orientieren sich aber an der damaligen Zeit. Bei Ausstellungen wird die Trennung der Züge, die in Mohorn beim Vorbild oft vorkam, nicht nachvollzogen. Wir haben dadurch einen Zugbetrieb mit we-

Die Anlage ist heute in Wilsdruff untergebracht

niger Störungen. Rangiermanöver sind aber trotzdem möglich und werden manchmal zwischen die Zugfahrten geschoben.

Die Anlage wird durch eine Hintergrundkulisse ergänzt, auf der die typische, am Bahnhof angrenzende Landschaft und die nächstgelegenen Gebäude nachempfunden sind. Dadurch wirkt die Mohorner Bahnhofsumgebung noch authentischer. Ein Mitglied unseres Vereins hat die Kulisse gemalt.

Ab 1985 hatte der Club seine Räume über 20 Jahre lang im Obergeschoss des Mohorner Lokschuppens. Wegen des undichten Daches mussten wir dann aber alles auslagern. Die Stadt Wilsdruff hatte damals ihren Kleinbahnhof saniert und umgebaut. Diese Gelegenheit konnten wir nutzen und unsere neuen Vereinsräume im Dachgeschoss des Empfangsgebäudes beziehen. Dort präsentieren wir auch unsere eigenen Ausstellungen."

Für den Fotografen war die Arbeit in Wilsdruff eine anregende Reise in eine bisher unbekannte Gegend und – in memoriam Mohorn – in die sprichwörtliche „gute alte Zeit". □ *Günter Elsner/abp*



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Auch die Welt abseits des Schienenstrangs wurde mit viel Liebe nachgebaut.



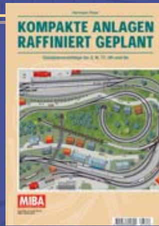
FOTO: SLG. GÜNTER ELSNER

Dieser Bauernhof liegt unweit von Mohorn, die Vorbildstrecke verlief hinter den Gebäuden.

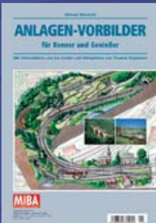
MIBA-PLANUNGSHILFEN



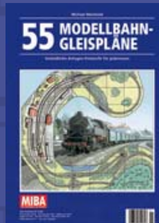
Rolf Knipper
Anlagen planen mit Rolf Knipper
Best-Nr. 15087601
84 Seiten · **€ 10,–**



Hermann Peter
Kompakte Anlagen raffiniert geplant
Best-Nr. 15087602
100 Seiten · **€ 12,80**



Michael Meinhold
Anlagen-Vorbilder
Best-Nr. 15087604
116 Seiten · **€ 15,–**



Michael Meinhold
55 Modellbahn-Gleispläne
Best-Nr. 15087606
100 Seiten · **€ 12,80**



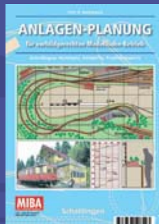
F. Rittig/G. Peter
Endbahnhöfe planen + bauen
Best-Nr. 15087607
116 Seiten **€ 15,–**



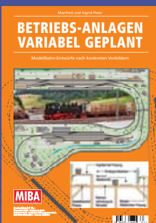
Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe
Best-Nr. 15087608
116 Seiten **€ 15,–**



Rüdiger Eschmann
Profi-Gleispläne für die Baupraxis
Best-Nr. 15087609
116 Seiten · **€ 15,–**

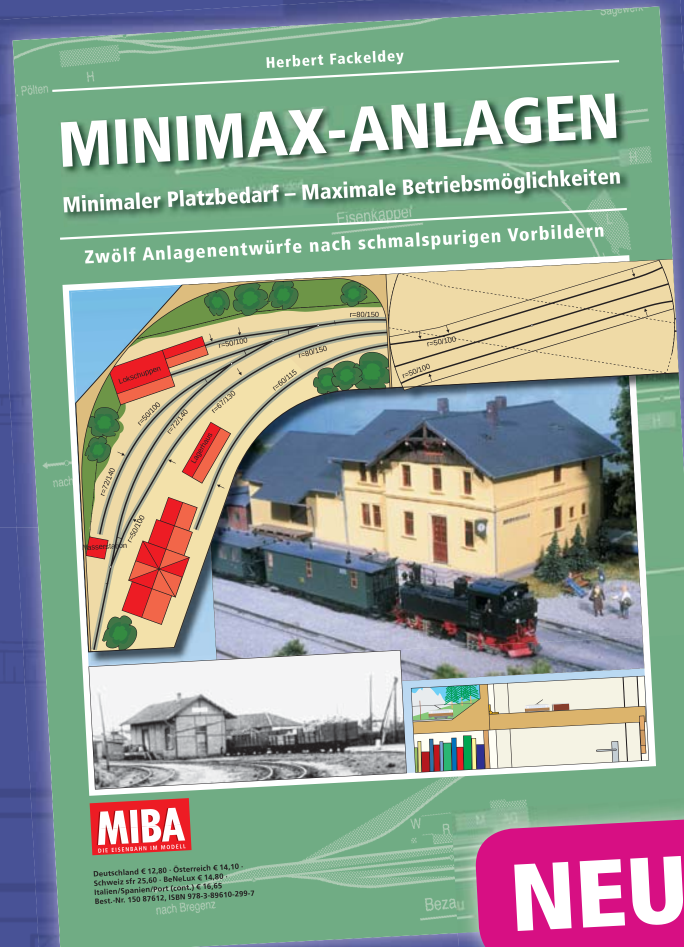


Otto O. Kurbjuweit
Anlagen-Planung
Best-Nr. 15087611
132 Seiten · **€ 15,–**



M. und I. Peter
Betriebsanlagen variabel geplant
Best-Nr. 15087610
116 Seiten · **€ 15,–**

Hiermit planen Sie richtig



Minimaler Platzbedarf – maximale Betriebsmöglichkeiten: In diesem Sinne sind die Entwürfe, die Herbert Fackeldey in dieser Broschüre vorstellt, bahnbrechend. Den Aspekt der kleinstmöglichen Fläche stets im Auge behaltend zeigt er zwölf Anlagenentwürfe nach schmalspurigen Vorbildern, die einen vorbildnahen Betrieb gestatten.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 100 Abbildungen, überarbeitete und ergänzte Neufassung der Originalausgabe von 2006

Best.-Nr. 15087612 | € 12,80

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de

Wenn sich ein Holländer Thüringen als Anlagenmotiv aussucht und zudem die „Spur der Mitte" wählt, dann kann man auf Besonderes hoffen.

Thüringer Grün

Kurz bevor sich die Tore für die Besucher der Ontraxs 2014 öffneten, hatte Diederik Speksnijder noch zu tun. Die Computersteuerung seiner Ausstellungsanlage gehorchte ihm noch nicht wie gewünscht. Ein Neustart des Rechners war erforderlich, damit seine Komposition aus Geräuschen, Licht und Bewegung auch so funktionierte, wie er sie entwickelt und gebaut hatte.

In Utrecht zeigte der knapp 40-Jährige die Früchte seiner knapp fünfjährigen Bautätigkeit, zu der sich noch ein gutes Jahr der Planung hinzuaddierte. Das Ergebnis ist ein beeindruckendes, vergleichsweise kleines Modellbahn-Kunstwerk mit einem Meter Breite und 1,8 Metern Länge, vor dem sich Besuchertrauben staunend drängten.

Auf den ersten Blick sieht man den sprichwörtlichen Wald vor lauter Bäumen nicht, so dicht ist die Anlage bepflanzt. Hat sich das Auge dann an das üppige Grün des Thüringer Waldes im Maßstab 1: 120 gewöhnt, beginnt es, die vielzähligen Details zu entdecken – sowohl in der Landschaft als auch entlang der Schienen, wo



Der Wismarer Schienenbus von Karsei gibt auf der Segment-Drehscheibe einen besonderen Blickfang ab.



In Diespe gibt es auch einen einständigen Lokschuppen mit Wasserkran. Die 75 548, welche als Modell bei Beckmann erhältlich ist, hat gerade ihre Wasservorräte ergänzt.

weise Kohle sowie Dinge des täglichen Bedarfs, noch mit der Bahn geliefert. Einen Steinbruch muss es ebenfalls in der Nähe geben, denn im Bahnhof ist eine passende Verladeszene zu sehen.

Überhaupt sind es viele kleine Szenen, die es auf den knapp zwei Quadratmetern zu entdecken gibt. Da zählt der authentisch gestaltete Kinderspielplatz in Bahnhofsnähe noch zu den auffälligsten. Bemerkenswert, dass die einfachen Spielgeräte wirklich wie aus der Zeit Ende der 1960er-Jahre wirken. Besucher, die weiterforschen, entdecken Angler, Jäger und Wanderer, die sich im ausgedehnten Waldgebiet tummeln. „Ich habe Freude an Details, die

man relativ schnell erkennt, dass die Reise im Maßstab 1:120 in die späten 60er- bis frühen 70er-Jahre der Deutschen Reichsbahn führt. Ein paar Dampfloks sind noch aktiv, aber auch die V 200 ist bereits aus Lugansk eingetroffen und wird den letzten Dampfern bald den Garaus machen. Ebenso die V 15, die bereits das Rangiergeschäft im Bahnhof Diespe übernommen

Holländisch interpretiert: DR-Flair in TT

hat. Im Personenverkehr trifft man auf Triebwagen unterschiedlichster Bauart wie den legendären Wismarer, besser bekannt als Schweineschnäuzchen, sowie den DR-Einzelgänger VT 4.12.02 (173 002), den Kres vor kurzem als Modell auf den Markt gebracht hat.

Der Güterverkehr ist geprägt vom Holztransport. Daneben werden wie zu besten DR-Zeiten auch Massengüter, beispiels-



Schwere Brocken stehen zur Verladung auf die Schiene bereit, während im Hintergund der VT 173 aus dem Hause Kres gerade in den Bahnhof von Diespe einfährt.

Besucher entdecken können", so Speksnijder.

Auf die Frage, warum er sich gerade Thüringen und die Deutsche Reichsbahn als Anlagenthema ausgesucht hat, folgt nur die prompte Gegenfrage: „Warum nicht?", als sei es für einen Niederländer beinahe eine Selbstverständlichkeit. Ihm gefielen die Züge der DR vor allem wegen ihrer Einfachheit, und das im besten Sinne.

Die Spurweite TT ist in den Niederlanden, vorsichtig formuliert, nicht allzu stark



In unmittelbarer Bahnhofsnähe befindet sich ein Spielplatz, der von den kleinen Rackern gut angenommen wird.



942105 verlässt gerade den Tunnel, der zum Schattenbahnhof führt. Das schöne TT-Modell stammt ebenfalls vom Berliner Kleinserienhersteller Beckmann.

vertreten, Speksnijder hatte aber bereits Bezug zur Spur der Mitte dank seines Vaters, der eine Rokal-Bahn besaß. So hatte er früh Kontakt zum Maßstab 1:120, spielte

Ein Urlaub als Initialzündung

und baute in TT, besaß später jedoch auch eine Eisenbahn der Spurweite H0.

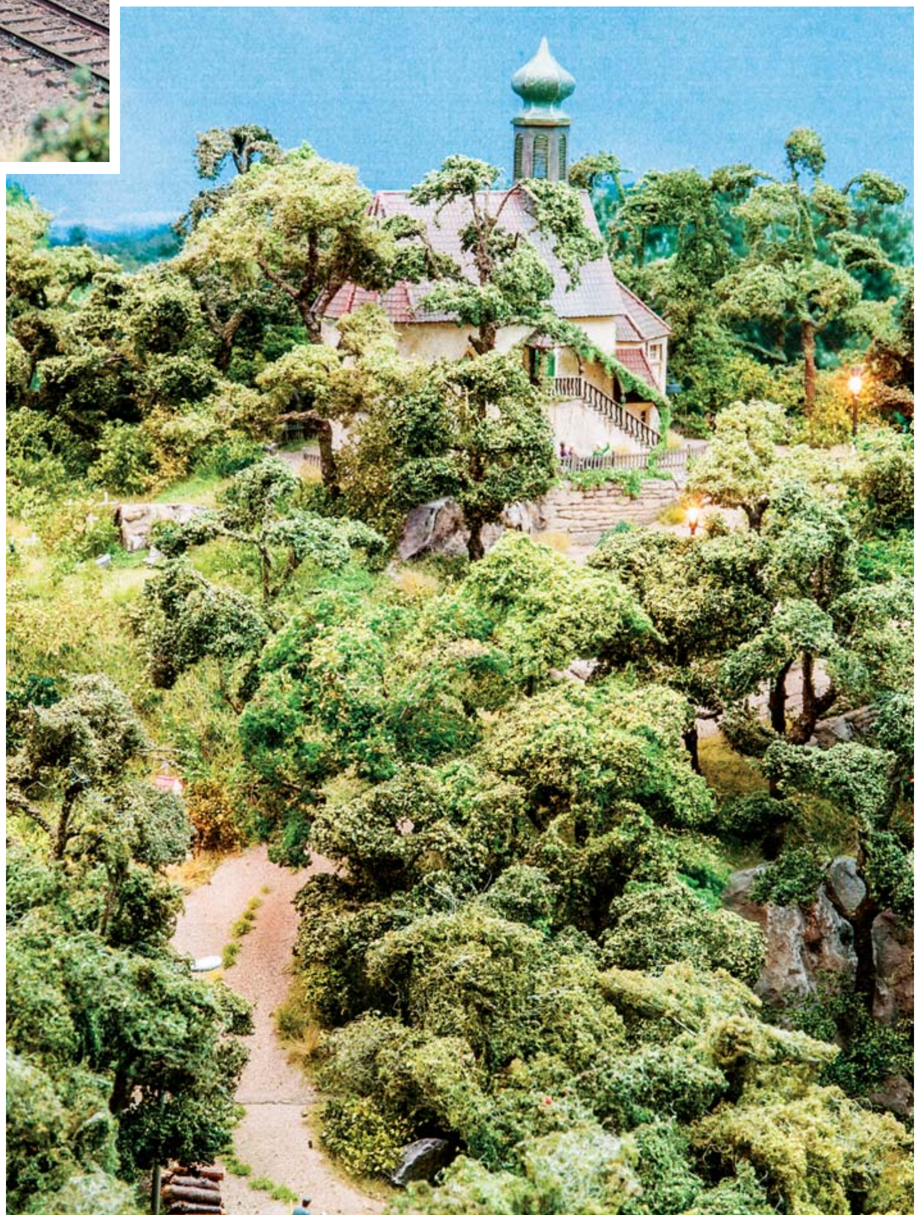
Vor ungefähr zehn Jahren machte Diederik Speksnijder mit seiner Frau Urlaub in Thüringen und kam dabei auch nach Meiningen im Südwesten des Freistaates. Dort besuchte er das Dampflokwerk sowie eine TT-Messe. Bei seiner Rückkehr in die Niederlande hatte er seinen ersten DR-Schienenbus und Gleise im Gepäck.

Wenn er nicht gerade seine Modellbahn ausstellt, ist Speksnijder im Alltagsleben Ingenieur; ganz nebenbei besitzt er auch reichlich handwerkliches Geschick. An seiner vollständig durchgestalteten Anlage fällt der professionelle Charakter besonders auf. Das ganze Ensemble, mit Rahmen, Verkleidung, Beschriftung und Beleuchtung, wirkt wie aus einem Guss. Da macht sich auch die akribische Planung bemerkbar, die für den holländischen Modellbahner ein wichtiger Bestandteil des Anlagenbaus ist. Er baut nicht einfach drauf los. Wichtig ist: Am Ende muss der Gesamteindruck stimmen.

Wie schon erwähnt, handelt es sich um eine rechnergesteuerte Anlage mit einem Kopf- sowie einem Schattenbahnhof. Der Betrieb ist vollständig digitalisiert, die Loconet-Schalt- und -Rückmeldemodule wer-



Die DVD „Modellbahn TV Spezial Nr. 4", erhältlich bei der VGBahn, zeigt ebenfalls ein Portrait der Anlage.



In der Mitte des Thüringen-Ensembles befindet sich ein Berg, auf dessen Spitze eine hübsche kleine Kapelle thront.



Die Kohle wird von der DR geliefert. Zu den Haushalten der Region geht es dann per Lkw. Wunderbare Szenen wie diese sind zuhauf zu entdecken.

den von einer Freiwald-Software angesteuert. Die auffällige und geschickt platzierte Segment-Drehscheibe wird von einem MBtronik-Servomotor angetrieben. Vom selben Hersteller stammen auch die Weichenantriebe.

Die Gleise kommen aus dem Hause Tillig, einige Weichen sind im Eigenbau entstanden. Das Empfangsgebäude Diespe ist der Fantasie entsprungen, aber an Vorbildern angelehnt, und man könnte sich ein solches Bauwerk auch durchaus

Modellbau auf höchstem Niveau im Maßstab 1:120

im Thüringer Wald vorstellen. Es basiert auf einem Bausatz, wurde aber stark verändert, unter anderem mit Holzteilen, die sich Speksnijder eigens lasern ließ. Aber nicht nur der Bahnhof besitzt gelaserte Teile, die der Niederländer selbst entwarf, auch Zäune und andere Holzteile sind eigene Entwürfe.

„Ein Baum ist kein Wald“, bemerkt Speksnijder. Doch ein richtiger Wald war das selbstgewählte Thema. So investierte Speksnijder viele Stunden in die Begrünung, die jedoch nicht zu 100 Prozent im Eigenbau entstand: Ein wenig Konfektionsware ist auch dabei. Zahlreiche Bäume entstanden jedoch komplett in der heimischen Werkstatt oder sind eigenhändig begrünte Rohlinge aus dem Modellbahnfachhandel. Das bodennahe üppige Gebüsch und Gestrüpp besteht größtenteils aus Materialien von Mini-Natur.

Die Vorlage für den fotorealistischen Hintergrund stammt allerdings nicht aus Thüringen. Der blaue Himmel wurde über dem Meer aufgenommen und die Landschaft im Westen Englands an der walisischen Grenze, in einer Region, die ebenfalls für ihr Grün bekannt ist.

Viel Güterverkehr für einen solch kleinen Bahnhof: Zu Reichsbahnzeiten war dies aber noch Alltag.

Um die Betrachter vollends in Begeisterung zu versetzen, erklingt noch Vogelgezwitscher und periodisch ändert sich die Lichtstimmung. Zahlreiche RGB-LED an der Decke sorgen für das passende Licht, vom Morgengrauen bis zum Abendrot. □

Stefan Alkofer



Abendstimmung am Bahnhof: Zahlreiche Laternen und beleuchtete Gebäude erstrahlen, wenn sich die Nacht über die Anlage senkt.

FOTOS: STEFAN ALKOFER

Der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e. V. – Dachorganisation für Freunde von Vorbild und Modell.



FOTO: THOMAS HILGE

Der neue Vorstand des BDEF beim Verbandstag 2014 (v.l.n.r.): Werner Kleber, Hans-Werner Bürkner, Peter Flunkert (stellv. Vorsitzender), Michael Krumm (Vorsitzender), Markus Peschel (Schatzmeister).



Eisenbahn in Groß und Klein

Über 80 Jahre ist es her, dass begeisterte Modelleisenbahner die ersten Vereine zur gemeinsamen Ausübung des Hobbys gründeten. Auch schlossen sich Eisenbahnfreunde zusammen, um dem Vorbild zu huldigen. Tatsächlich sind aus dieser Zeit Vereine im BDEF vertreten. Der Verband selbst wurde auf Empfehlung der DB 1958 gegründet und ging aus dem Verband Deutscher Modelleisenbahnclubs hervor. Bei der Gründung lag die Mitgliederzahl bei 1200 und verteilte sich zu gleichen Teilen auf die Freunde der großen und kleinen Bahn. Der damalige DB-Vorstandsvorsitzende, Professor Dr. Heinz Maria Oeftering, wünschte dem BDEF in einem persönlichen Schreiben an die Gründungsmitglieder „einen guten Anfang und eine gedeihliche Entwicklung" und bot an, „allen Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnbauern bei der Pflege ihrer Interessen am Eisenbahnwesen hilfreich die Hand zu bieten." Die fruchtbare Zusammenarbeit mit der DB AG und anderen Bahnen in Deutschland ist auch heute noch wichtiges Anliegen des BDEF. Von den Persönlichkeiten, die im Vorstand die Geschicke des BDEF gelenkt haben, sei als einer von vielen Carl Bellingrodt genannt, der stellvertretender Vorsitzender und Ehrenmitglied war.



FOTO: SLG. BDEF

Rollbraten aus der Rauchkammer erwartete die Teilnehmer des Verbandstags 2013 nach einer Fahrt von Wächtersbach nach Bad Horb.

Die Mitgliederzahl des BDEF als ehrenamtlich geführte Dachorganisation hat sich mit rund 13000 inzwischen mehr als verzehnfacht. Zurecht nennt sich der Verband nicht ohne Stolz „seit über 50 Jahren der Größte in Europa". Er bündelt die Vielfalt des Hobbys rund um die Eisenbahn: vom Modellbahnbau über die Eisenbahn-Fotografie bis hin zum Interesse für Verkehrspolitik, von einzelnen Themen wie Straßenbahnen oder Fernverkehr bis hin zum Betrieb von richtigen Eisenbahnen. In dieser Diversifiziertheit soll insbesondere die Jugend auf das Hobby aufmerksam gemacht werden. Zu den Aufgaben zählen die Betreuung und Unterstützung der Mitglieder in Versicherungs-, Rechts- und Steuerfragen, die Beratung zur Vereins- und Jugendarbeit, die Zusammenarbeit mit der Modellbahnindustrie, mit Bahnverwaltungen und Verkehrsbetrieben, Stellungnahmen zur Verkehrspolitik und Kontakte zu Verbänden ähnlicher Zielrichtung. Sie lassen sich nur mit Hilfe von Fördermitgliedern verwirklichen, zu denen Modellbahnhersteller, Fachhändler, Verlage, Messegesellschaften und die DB AG gehören.

Der BDEF bündelt die Hobby-Vielfalt

An Christi Himmelfahrt treffen sich jährlich Mitglieder und Gäste aus dem Bundesgebiet und dem benachbarten Ausland zum Bundesverbandstag. Neben der Delegiertenver-

sammlung machen Besichtigungen, Sonderfahrten, Foren und andere Veranstaltungen diesen Tag zu einem Eisenbahnfest. Jedes Jahr ist ein anderer Verein in Deutschland Ausrichter – 2015 freuen wir uns auf Chemnitz und das Erzgebirge. In freundschaftlicher Beziehung zum BDEF wird dieser Verbandstag von der Sächsischen Modelleisenbahner-Vereinigung (SMV) organisiert.

Weitere wichtige Termine für den BDEF sind die Modellbahnmessen. Ein großzügiger und offener Messestand ermöglicht Gespräche mit Gleichgesinnten. Zu den Messetraditionen zählt die Jugendarbeit mit dem „Junior College Europa (JCE)". Der BDEF adaptierte die in den USA erfolgreiche Idee. Die Veranstaltungsrechte wurden dem BDEF vom amerikanischen Modellbahnverband NMRA erteilt. In einem spielerischen Wettbewerb machen wir Jugendliche mit der Modellbahn vertraut. Täglich betreuen wir 50 bis 60 Kinder, Jungen und Mädchen gleichermaßen. Beim Rangierspiel, Löten oder Zielbremsen geht es mehr um Technik. Darüber hinaus wird ein kleines Diorama gebaut, das zum Beispiel die Themen „Gleis einschottern", „Haus zusammenbauen", „Baum bauen" sowie „Begrünen und Diorama fertig stellen" beinhaltet.

Das JCE lässt sich nur mit Unterstützung der Messegesellschaften und der Fördermitglieder sowie der Betreuung der Jugendlichen durch Helfer aus den Vereinigungen vor Ort durchführen. Belohnt werden alle durch strahlende Augen der Kinder, die stolz ihre kleinen Dioramen nach Hause tragen oder sich sogar über einen gewonnenen Preis freuen. Langfristig ist entscheidend, dass das Thema einen positiven Eingang in das Denken der Kinder und Jugendlichen findet. 2015 wird das Jubiläum „15 Jahre Junior College" einen besonderen Anlass bieten.



FOTO: WIELAND ZIMMER

Nach dem Dioramenbau erwarten die Kinder und Jugendlichen mit Spannung die Preisverleihung zum Junior College Europa.

Junior College – Jugendarbeit seit 15 Jahren

Auf der „modell-hobby-spiel" gestalten wir das JCE zusammen mit der SMV. Die vielen gemeinsamen Aktivitäten werden wir dort in diesem Jahr mit einem gemeinsamen Messestand demonstrieren. Mit den Partnerverbänden in Österreich und der Schweiz, VOEMEC und SVEA, verbinden uns besonders freundschaftliche Beziehungen, die sich in gemeinsamen Messeauftritten, insbesondere in Friedrichshafen, zeigen. Als Gast am VOEMEC-Stand war der BDEF in St. Pölten, Wien und Wels vertreten.

Auf internationaler Ebene sind die genannten Verbände Mitglieder im europäischen Modellbahnverband MOROP. Der BDEF ist dort eine treibende Kraft für die Weiterentwicklung von europäischen Normen im Modellbahnbereich.

Die Delegiertenversammlung hat Ende Mai 2014 in Mannheim einen neuen Vorstand gewählt. Erfreulich ist, dass das zu einer deutlichen Verjüngung geführt hat. Das Durchschnittsalter der Vorstandsmitglieder ist von 67 auf 60 Jahre gesunken. Der Strauß voller Aufgaben reicht von der Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit über Partnerschaften mit Fördermitgliedern bis hin zu großen Veranstaltungen wie das JCE-Jubiläum und den 60. Verbandstag. Neue Ideen und Tradition sind im Fokus. So werden wir die Arbeitskreise Schienenverkehr und Verkehrspolitik verstärken, Themen, die den BDEF gegenüber reinen Modellbahnverbänden herausheben und die Vielfalt des Hobbys widerspiegeln. Mitglieder und Freunde sind willkommen, sich bei diesen Themen, aber auch an den Arbeitskreisen Modellbahn und Nachwuchs zu engagieren. Durch die neuen Medien kennt Kommunikation keine Entfernung mehr und ermöglicht jedem Interessierten die Mitarbeit. Wir freuen uns auf fruchtbare Begegnungen, einen regen Erfahrungsaustausch und gemeinsames Arbeiten für das schönste Hobby der Welt.

Wer mehr über den BDEF erfahren will, findet eine Dokumentation der ersten 50 Jahre im Jubiläumsbuch „BDEF 50 Jahre Verbundenheit". Das Werk enthält historische Bilder und kann in der Geschäftsstelle des BDEF beziehungsweise ab September im VGB-Online-Shop bestellt werden. □

Michael Krumm

VORBILD

Bis So 31.08.
● Das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz hat an den Wochenenden und Feiertagen von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.

Bis So 31.08.
● Fotoausstellung „Rolling Stock" von Gian Brüngger im Bahnmuseum Albula, Plazi 2A, CH-7482 Bergün/Bravuogn. Di - Fr 10 - 17, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0041) 814200006, www.bahnmuseum-albula.ch.

Bis Mo 01.09.
● Täglich Dampfzüge auf der Museumstoomtram Hoorn – Medemblik, Hoorn ab jeweils 11 und 13.45 Uhr, Tel. (0031) 223533970, www.museumstoomtram.nl.

Bis So 05.10.
● Große Sonderausstellung „Fahren, Gleiten, Rollen – Mobil sein im Wandel der Zeit" im Oberschlesischen Landesmuseum in 40883 Ratingen, Di - So 11 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (02102) 9650, www.oslm.de.

Bis So 02.11.
● Eisenbahnmuseum Gramzow, jeweils von Dienstag bis Sonntag von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseum-gramzow.de.

Bis Mi 31.12.
● Brandenburgisches Eisenbahnmuseum Falkenberg (Elster) e. V., Mo - Fr 8 - 16 Uhr geöffnet, Tel. 0173 5919216, www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de.

Sa 09.08.
● Sonderfahrt nach Rostock und Warnemünde zur Hanse-Sail, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
● Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
● Mansfelder Bergwerksbahn fährt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 09.08. und So 10.08.
● Neresheimer Bahnhofshocketse, Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
● Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide-Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.

So 10.08.
● Karl-May-Fahrt, Zugüberfall nicht ausgeschlossen, Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
● 751118 fährt zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. (07323) 6666, www.uef-dampf.de.

Mi 13.08.
● Sommerferienfahrten mit dem Schienenbus VT 796 625 ab Rottweil, Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Telefon (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Sa 16.08.
● Sommerfest im Bw Plagwitz, Tel. (0341) 9682514, www.dampfbahnmuseum.de.
● Mansfelder Bergwerksbahn fährt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

● Mit Bahn, Bus und Schiff ab Duisburg durch die Eifel, DGEG-Bahnreisen GmbH, Tel. (02841) 6024519, www.dgeg.de.

Sa 16.08. und So 17.08.
● Festwochenende „40 Jahre DKBM" bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., in 33334 Gütersloh, Postdamm 166, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.

So 17.08.
● Kindertag im Eisenbahnmuseum Bochum, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
● Dampfzüge zwischen Bornum und Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.
● Fahrten mit VT 98 Rinteln – Stadthagen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
● Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
● Mit Bahn und Bus ab Düsseldorf durchs Oberbergische Land, DGEG-Bahnreisen GmbH, Tel. (02841) 6024519, www.dgeg.de.

Fr 22.08. bis So 31.08.
● Unbekannte Schweiz, Studienfahrt, DGEG-Bahnreisen, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Sa 23.08.
● Mansfelder Bergwerksbahn fährt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 23.08. und So 24.08.
● Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide-Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.

Fr 29.08. bis So 31.08.
● Heizhausfest des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz, An der Dresdner Bahnlinie 130c, Tel. (0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.


FOTO: HOLGER DROSDECK

Vom 12. bis zum 14. September findet das WCd-Schmalspurbahn-Festival statt. Informationen gibt es unter Tel. 0152 28639892 und www.fhwe.de.

Sa 30.08.
● Zuckertütenfahrt, Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.

So 31.08.
● Dixieland-Fahrt, Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.

Fr 05.09. bis So 07.09.
● Dreitagesfahrt mit FD Rheingold u. 127 001 ab Köln durchs Ruhrgebiet nach Hamburg, 2x ÜF, Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.

Sa 06.09.
● Mansfelder Bergwerksbahn fährt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
● Mit Diesel ab Leipzig zu den Meininger Dampfloktagen, Tel. (0173) 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.
● Mit 03 1010 von Berlin zu den Meininger Dampfloktagen, Tel. (030) 67897-340, www.berlin-macht-dampf.de.
● Ab Hamburg, Hannover und Eisenach zu den Meininger Dampftagen, Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.

Sa 06.09. und So 07.09.
● Fahrtage bei der Pollo-Museumseisenbahn Mesendorf – Lindenberg, Tel. 0172 3020868, www.pollo.de.
● Meininger Dampfloktage, Tel. (03693) 851602, www.dampflokwerk.de.

So 07.09.
● Fahrtag bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., 10.30 - 12 Uhr, 14 - 17 Uhr, in 33334 Gütersloh, Postdamm 166, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.

Sa 13.09.
● Mit Dampf ab Leipzig zum größten Winzerfest Mitteldeutschlands in Freyberg, Tel. (0173) 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

Sa 13.09. und So 14.09.
● 4. Verkehrshistorische Tage im Bw Gera, 10 - 18 Uhr, Geraer Eisenbahnwelten e.V., Tel. (0172) 3653902, www.geraer-eisenbahnwelten.de.

So 14.09.
● Bundesweites Programm zum Tag des offenen Denkmals unter dem Motto „Farbe". Ausführliches Programm unter www.tag-des-offenen-denkmals.de.
● Härtsfeld-Museumsbahn fährt, Bahnhof Dischingen geöffnet, Pendelverkehr mit historischen Omnibussen ab Sägmühle, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
● Dirndlgwandsonntag bei der Waldviertelbahn Gmünd – Groß Gerungs, Tel. (0043) 6765662448, www.waldviertlerbahn.at.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
● www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di - 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
● Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
● www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
● Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di - Sa 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
● www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
● www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
● www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
● www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.

● www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
● www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
● www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.45, 16.45 Uhr, Sa/So 10.45, 13.45 und 15.45 Uhr.
● www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
● www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
● Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
● www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Mo 10 - 18 Uhr.
● www.lokland.de in 95152 Selbitz bis September geschlossen.
● www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 - 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat 14 - 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
● www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
● www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi/Do 12 - 17, Fr - So 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo/Di 12 - 17 Uhr.

Fr 08.08. und Sa 09.08.

● Ausstellung in 71384 Weinstadt-Endersbach, Fr 20 - 23 Uhr, So 10 - 16 Uhr, Bahnhofstr. 64, Tel. www.modellbahngruppe-endersbach.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen, 14.15 Uhr (Auswahl):

08.08.14: Nürnberger Spielwarenmesse 2004 – Teil 1
11.08.14: Nürnberger Spielwarenmesse 2004 – Teil 2
12.08.14: DesertExpress I – Mit Namibias Luxuszug in den Norden des Landes
13.08.14: DesertExpress I – Mit Namibias Luxuszug in den Norden des Landes
14.08.14: Dampfende Schwedenhappen
15.08.14: Die Wachau – Im Bummelzug entlang an Weinbergen & Donauwellen
18.08.14: Albula-Bahnkarussell – Jodelnde Loks auf rätischen Gleisen
19.08.14: Bei Nacht und Nebel – Mit dem Gleisbauzug auf der Mittelrheinstrecke
20.08.14: Auf glitzernden Gleisen durch Schwedens grünes Herz
21.08.14: Schätze aus Amateurarchiven Nr. 25 – Im Studio ist Werner Reber
22.08.14: Hellas auf Schienen
23.08.14: 20.15 Uhr: Eisenbahn-Romantik – Von Wien ins Waldviertel
25.08.14: Die Stoomtram von der Zuidersee
26.08.14: Mit dem Krokodil über den Gotthard
27.08.14: Gleise in die Ferne – Pinsel, Stift und Eisenbahn
28.08.14: Sachsens Schmalspurbulle
29.08.14: Zeitreise durch die 60er-Jahre – Im Studio ist Helmut Bürger
01.09.14: Eugen Kittel – Ein schwäbischer Dampflokkonstrukteur
02.09.14: Las Vegas in der Speicherstadt
03.09.14: Kleinod im Thüringer Wald – Die Oberweißbacher Bergbahn
04.09.14: Bahn des Propheten – Die Hedjazbahn
05.09.14: Steamtown USA
08.09.14: Modellträume – Anlagen zum Verlieben
09.09.14: Ausflüge in die Bahnvergangenheit – Im Studio ist Heinz Hangarter
10.09.14: Eisenbahnnostalgie im Salzkammergut
11.09.14: Die Kaiserspur – Modellgeschichten in Spur II

Wiederholungen in anderen 3. Programmen der ARD

NDR: montags 13.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv
MDR: samstags 11.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen unter www.eisenbahn-romantik.de.

Sa 09.08.

● 30 Jahre MEC Tarp e.V., Betrieb auf drei Anlagen und Bewirtung, 12 - 17 Uhr, Clubheim, 24852 Eggebek, Tel. (04609) 1281, www.mec-tarp.de.

Sa 09.08. und So 10.08.

● Ausstellung in 01809 Heidenau, August-Bebel-Straße 26, Erlichtmühle, 10 - 16 Uhr, Tel. (03529) 520008, www.mec-heidenau.de.

Fr 15.08. bis So 17.08.

● Ausstellung in 96523 Steinach, im Bahnhof, Fr 10 - 18 Uhr und Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (036762) 31666.

Sa 16.08. und So 17.08.

● Internationale Modelldampftage bei der Mansfelder Bergwerksbahn in Klostermansfeld, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 23.08.

● Sommerfest ab 14 Uhr im Clubheim, Am Güterbahnhof 5, Tel. (09281) 41379, www.mec-hof.de.

Sa 30.08. und So 31.08.

● Großes Modellbahnfest „65 Jahre verkehrshistorische Spur-1-Modellbahn im Hamburg-Museum, Holstenwall 24, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.

So 31.08.

● Ausstellung in 08058 Zwickau, Crimmitschauer Str. 16, 9 - 14 Uhr, Modellbahnclub Zwickau e.V., Tel. 0160 3520722, www.mbc-zwickau.de.

Sa 07.09.

● Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 27.09.

● Ausstellung in 88212 Ravensburg, Oberschwabenhalle, Bleicherstraße 20, 9 - 16 Uhr, Tel. (0751) 42485, www.eisenbahnfreunde-rv.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26, gültig ab 01.01.2014. Bitte beachten Sie den Anzeigenschluss.

MÄRKLIN ▶ RHEINPFEIL FÜR H0



„Rheinpfeil" der Bundesbahn aus dem Jahr 1967 für H0.



Auch in Ozeanblau-Beige macht die Märklin-110.3 eine gute Figur.

Ein interessantes Zugset für die Epoche III bietet Märklin mit dem fünfteiligen TEE „Rheinpfeil" an: Drei Wagen (darunter Aussichts- und Buckel-Speisewagen) sind noch in der ursprünglichen blau/beigen Lackierung gehalten, ein Abteil- und ein Großraumwagen bereits im TEE-Lack. Die Modelle besitzen unterschiedliche Zuglaufschilder und weisen den Längenmaßstab 1:93,5 auf. Für die Epoche IV wurde eine neue Variante der Bügelfalten-E 10 aufgelegt. Die 110 389 des Bw Frankfurt/M 1 wurde als mfx-Sound-Modell aufgelegt. Dieses ist mit Klatte-Lüftergittern und kurzen Regenrinnen ausgestattet. Für die Spur-Z ist ein kurzer Ganzzug mit HVLE-Diesel-Traxx 285 102 und fünf unterschiedlich beschrifteten Großraum-Selbstentladewagen der VTG erhältlich.



FOTO: RAINER ALBRECHT

Farbenfrohe Epoche VI in Z: Einen auffälligen Kontrast bilden die blauen VTG-Wagen zum Orange der Havelländischen Eisenbahn AG.

LILIPUT ▶ ROT-BEIGER SONDERLING FÜR H0



Seit den 70er-Jahren waren die Prototypen 217 001 und 002 bei Messfahrten als Bremslokomotiven eingesetzt worden, ab 1989 liefen sie offiziell als Bahndienstfahrzeuge und wurden zur Baureihe 753 umgezeichnet. Liliputs Vorbildlok 753 002 erhielt 2003 den schönen rot-beigen Anstrich, in dem sie sich, nun als 217 002 in Privatbesitz, auch heute noch auf Sonderfahrten präsentiert. Das Liliput-Modell basiert technisch auf der im MEB 11/2012 getesteten 225, weist aber alle vorbildentsprechenden Änderungen bezüglich der Fenster- und Lüfteranordnung auf.

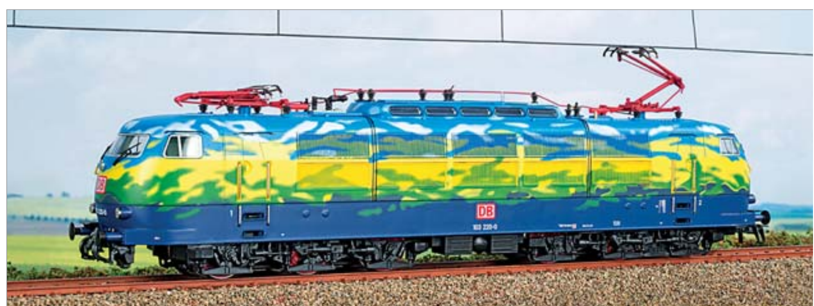
TRIX ▶ KÖNIGLICH BAYERISCHE R 4/4 FÜR N



Nach der im letzten MEB getesteten Bundesbahn-Variante der 92.20 ist nun auch die Ursprungsversion der vierachsigen Rangierlok im Maßstab 1:160 erhältlich. Das Länderbahn-Modell unterscheidet sich in vielen Details von der Epoche-III-Maschine (andere Domanordnung, fehlender Wasserkasten neben dem Kessel und fehlender Kohlekastenaufbau, Petroleum-Lampen). Die Fahreigenschaften der Analog-Version sind angenehm ausgeglichen und überzeugen mit niedrigen Werten für Anfahr- und Höchstgeschwindigkeit. Beidseitig sind Kurzkupplungskulissen eingebaut, eine NEM-Schnittstelle ist nicht vorhanden.

ROCO ▶ SPREE-ALPEN-EXPRESS FÜR H0

Zwischen Berlin und München/Innsbruck/Villach verkehrte ab 1970 der „Spree-Alpen-Express". In der Regel nur einmal pro Woche oder auf besondere Ankündigung diente er den Westberlinern zur Reise in Richtung Gebirge. Die Wagen wurden von der DR gestellt, meist waren auch Autotransportwagen mit im Zug. Die wohl kürzeste Zugbildung auf österreichischen Zweigstrecken



Die neu konstruierte Roco-103 zeigt sich im Touristik-Farbkleid.



ist mit einem neuen Roco-Set möglich. Es besteht aus zwei WL und einem Bc in YB-70-Bauart. Passend dazu gibt es eine neue Epoche-IV-Version der 110 mit Lamellen-Lüftergittern und Einfachlampen. Die 110 168 wird als digitale Soundlok ausgeliefert und kann mit sehr feiner Detaillierung aufwarten, wie zum Beispiel filigranen Scheibenwischern aus schwarz lackierten Ätzteilen.

Geiblinger-Design auf Sound-218: Für das Bayernticket der DB wirbt nun auch Roco im Maßstab 1:87.



Unterwegs in den Süden: Rocos 110 168 zieht den „Spree-Alpen-Express".

FLEISCHMANN ▶ ARS-ALTMANN-AUTOTRANSPORTER FÜR H0

Ein Modell der charakteristischen ARS-Altmann-Autotransportwagen, die meist in Ganzzügen quer durch Europa unterwegs sind, hat schon länger gefehlt. Fleischmann hat nun seine Variante der Hccrrs-Doppeleinheit in Gelb/Grau ausgeliefert. Einige Details der Modelle, wie zum Beispiel der Dachaufbau mit Längs-Sicken, entsprechen nicht dem großen Vorbild. Trotzdem geben die sehr schön kurzgekuppelten Wagen ein gutes Bild auf jeder modernen Anlage ab.



RIETZE ▶ DRESDENER HYBRIDBUS FÜR H0

Ob sie einen extra Sitzplatz hat? „Mutter Natur fährt mit", so werben die Dresdener Verkehsbetriebe auf ihren modernen MAN-„Lion's-City"-Hybridbussen. Rietze bietet jedenfalls ein Sondermodell mit aufwendiger vielfarbiger Bedruckung an.



NPE ▶ BORGWARD B 2000 IM SAFARI-LOOK

Eine besonders schöne Variante der Borgward-Resin-Modelle wurde von NPE aufgelegt. Der Wagen im Zebra-Look musste wohl von irgendeinem deutschen Ort aus seine Reise nach Afrika antreten. Man darf ihn also auch auf die befestigten H0-Straßen der heimischen Anlage stellen, aber eher ohne den „König der Tiere".



BREKINA ▶ LPG-LADA UND KOHLENHANDEL FÜR H0



„Roter Oktober“: Die H0-LPG fährt nun auch Lada Niva.



„Das soll der Lieferschein sein? Da steht aber nix von Kohlesäcken.“

Passend zu vielen anderen LPG-Fahrzeugen, die für H0 auf dem Markt angeboten werden, lieferte Brekina nun sein schön detailliertes Lada-Niva-Modell in Hellblau und mit typischer Beschriftung aus. In den Westzonen zu Hause waren hingegen der Ford-FK 3500 und ein passender Leichtanhänger, jeweils mit typischer Ladung für den H0-Kohlenhändler.

BUSCH ▶ ZÄUNE UND ABSPERRUNGEN



Zeit für ein Schwätzchen über den neuen Busch-Maschendrahtzaun.



„Bis hierher und nicht weiter!“ Die Staatsmacht bremst Rabauken.

Nette Details, die das Anlagenbild beleben, kann man als Modellbahner immer gut gebrauchen. Auch ganz schlichte Dinge, die wir im Alltag kaum wahrnehmen, wie Zäune und Absperrketten, zählen dazu. Busch hat daher sein H0-Programm um einen Maschendrahtzaun und eine schwere eiserne Kette mit passenden Pfosten erweitert. Der Zaun besteht aus Kunststoff(-Gewebe), Kette und Pfosten aus brüniertem Messing. Beide H0-Bausätze sind leicht zu montieren, maßstäblich und wirken sehr überzeugend.

KIBRI ▶ ZETTELMEYER FÜR DEN NACHTEINSATZ



Das bekannte Kibri-H0-Modell des auch beim THW weit verbreiteten Zettelmeyer-Radladers vom Typ 1801 ist nun auch mit einem mittels SMD-LED beleuchteten Arbeitsscheinwerfer lieferbar. Das Fahrerhaus liegt dem Bausatz, der ansonsten technisch unverändert geblieben ist, samt Beleuchtung schon fertig montiert bei. Schaufel und Ausleger sind voll beweglich.

MARKENBURG ▶ WOHNHAUS FÜR H0



FOTO: STEFAN GROSS

Vom niederländischen Lasercut-Hersteller sind nun neue kleine Wohngebäude erhältlich, die auch gut in norddeutsche Landschaften passen. Die etwas unübersichtliche Anleitung erwies sich beim Zusammenbau als Hemmnis: Einige Teile werden nicht erwähnt und müssen auf den Bildern gesucht werden. Das Kartonmaterial ist eher dünn, die Hausecken sind zu auffällig. Diese zu verspachteln, dürfte wegen der Mauerstruktur nur schwer machbar sein. Ein schöner Bausatz mit ungewöhnlichem Vorbild, jedoch mit Abstrichen bei den Details. Wegen der Anleitung ist er nur bedingt für Anfänger geeignet.

US-CORNER

Alcos Road-Switcher-Diesellokomotiven aus der RSD-Serie waren im Grunde Schwestern ihrer vierachsigen Pendants der RS-Serie. Die sechs Achsen waren weniger einem geringeren Achsdruck geschuldet als vielmehr einer erhöhten Zugkraft vor allem im unteren Geschwindigkeitsbereich bei sechs einzeln angetriebenen Achsen. Gebaut wurden die unverwechselbaren Maschinen in der ersten Hälfte der 1950er-Jahre, und einer der Hauptabnehmer war die Southern Pacific Railway, deren Lokomotive mit der Nummer 5295 sich der bekannte US-Hersteller Atlas als Vorbild für sein H0-Modell nahm. Die Lok besitzt hervorragende Fahreigenschaften und überzeugt dank einer gelungenen Detaillierung und einer sehr sauberen Lackierung und Bedruckung.

FOTOS (3): RAINER ALBRECHT



Neu im Walthers-Proto-Sortiment ist der „85‘ Budd Hi-Level 72-Seat Coach“ in Santa-Fe-Beschriftung für die H0-Bahner. Während die Drehgestelle ein klein wenig plump wirken, sind die Sicken und die Gehäusegravuren sehr ansehnlich. Vor allem das silberfarbene Farbfinish kann restlos überzeugen. Außerdem verfügt der imposante Wagen über eine Inneneinrichtung.



Neu von Athearn ist der „60‘ Gunderson Double Door Hi-Cube Box Car“ im markanten Rot der Canadian Pacific Railway. Ebenfalls von Athearn kommt das Viererset mit „40‘ Outside Braced Ballast Hopper“-Wagen. Mit Schüttgut beladen rollen die knallorangenen Vierachser aus dem Ready-to-Roll-Sortiment für die Bahngesellschaft Norfolk and Southern auf die H0-Gleise.

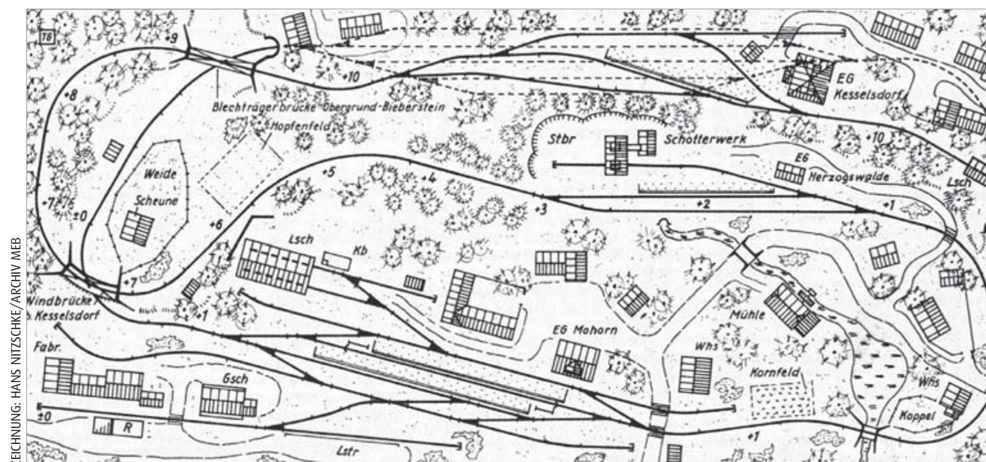
FOTO: ELMAR HAUG





IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 31 JAHREN:
Mohorn kompakt



ZEICHNUNG: HANS NITZSCHKE/ARCHIV MEB

☐ Damit soll das Thema Mohorn zunächst einmal abgeschlossen sein: Nicht nur im MEB 5/1979 war die Anlage der AG 3/46 abgebildet (wir blickten vor drei Heften schon in den entsprechenden Rückspiegel), sondern ausführlich auch im MEB 8/83. Dort fanden die Leser nicht nur den Gleisplan, sondern auch acht Farbbilder von der für damalige Zeiten sehr schön gestalteten, 3,6 x 1,7 Meter großen Anlage. Sie war für Ausstellungen in sechs Teile zerlegbar und zeigte neben dem Bahnhof Mohorn viele andere Motive des Wilsdruffer Schmalspurnetzes. Heute baut man anders, eher langgestreckt und in Modul- beziehungsweise Segmentbauweise, so wie es auch bei der Anlage auf den Seiten 78 bis 82 gezeigt wird. Trotzdem lassen sich auch aus der damaligen Konzeption viele Anregungen entnehmen. Der Bahnhof Kesseldorf, beim Vorbild fast in einer 90-Grad-Kurve liegend, wäre beispielsweise genauso eine entsprechende Umsetzung ins Modell wert wie die vielen markanten Brücken und Viadukte der Vorbildstrecken rund um Mohorn.


FOTO: W. ALBRECHT/ARCHIV MEB


FOTO: WERK

HELJAN

NOHAB ganz groß

☐ 5,6 Kilogramm soll die NOHAB in Spur 1 wiegen, die kürzlich von Heljan als Neuheit angekündigt wurde. Von der MY der DSB sollen zunächst sechs Varianten erscheinen, dazu noch zwei STRABAG-Versionen. Das Bild zeigt ein erstes Handmuster des Modells mit Metallfahrwerk und Kunststoffgehäuse. Die Loks mit Mittelmotor und Kardanantrieb, der auf beide Drehgestelle wirkt, werden mit ESU-Lok-Sound V 4.0 ausgeliefert. Das Modell ist direkt bei Heljan bestellbar. Die Auslieferung ist für das zweite Quartal 2015 angekündigt, der Preis soll bei 1599 Euro liegen.

PIKO H0

Frischer Knallfrosch

☐ Wieder wartet eine E-Lok-Neukonstruktion im Maßstab 1:87 auf ihre Käufer und den Test im MEB. In Sonneberg hat man sich einer unscheinbaren, aber einst allgegenwärtigen Einheits-E-Lok der DB angenommen. Das nicht zu überhörende Niederspannungs-Schaltwerk gab der E 41 den Spitznamen Knallfrosch. Das Modell besitzt einige Details, die wir im nächsten Heft vorstellen.



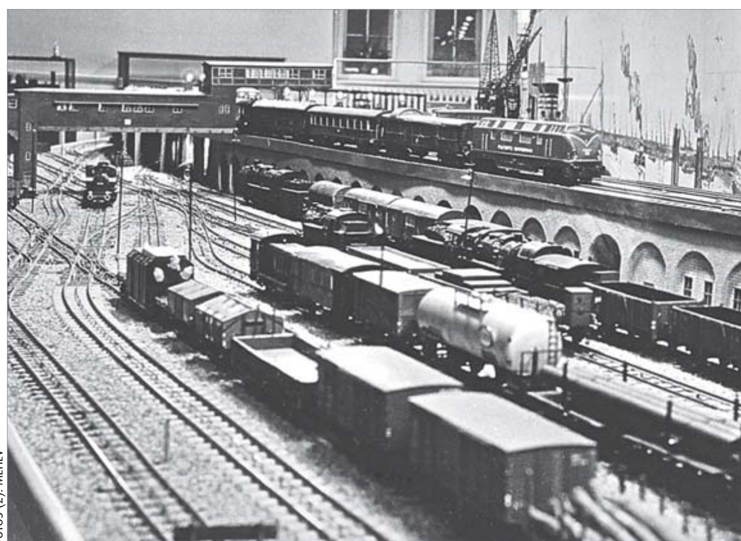
MEHEV HAMBURG

Jubiläumsausstellung

☐ Unter dem Motto „Volldampf statt Rente“ feiert der Modelleisenbahnverein Hamburg e.V. (MEHEV) am 30. und 31. August 2014 das 65-jährige Bestehen der verkehrshistorischen Spur I-Anlage mit einem großen Modelleisenbahnfest in allen vier Etagen des Hamburg-Museums. Laufend vorgeführt wird das Modell des Bahnhofs Hamburg-Harburg mit der Pfeilerbahn, dem Hauptgüterbahnhof und den Hafenbahnanlagen im zweiten Stock. Darüber hinaus können interessierte Besucher am Bildschirmstellwerk selbst Züge auf die Reise schicken und einen Blick hinter die Kulissen werfen. Für die jüngsten Eisenbahnfans steht eine Anlage zum Spielen und Rangieren bereit. Im dritten Stock finden Führungen durch die MEHEV-Werkstatt statt, in der Bau und Wartung von Fahrzeugen und Ausrüstung gezeigt werden. Im glasüberdachten Innenhof im Erdgeschoss des Museums werden zahlreiche Modulanlagen verschiedener Spurweiten von N bis I aus unterschiedlichen Epochen aufgebaut und vorgeführt. Auch eine historische Tin-Plate-Anlage in Spur I ist dabei. Im ersten Stock ist eine große H0-Anlage der unvergessenen Hamburger Straßenbahn zu sehen. Außerdem werden neue und historische Eisenbahnliteratur sowie Modellbahnartikel zum Verkauf angeboten. Für das leibliche Wohl sorgt das Restaurant Fees im Erdgeschoss. Das Hamburg-Museum ist am Ausstellungs-Wochenende von 10.00 bis 18.00 Uhr geöffnet. Eintritt: 9 Euro (ermäßigt 5,50 Euro), Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren frei.



Die aktuelle Anlage: Ein TEE rauscht durch HH Harburg.



FOTOS (2): MEHEV

Damals wurde noch auf alten Mittelleiter-Gleisen gefahren: vorn der Güterbahnhof, hinten die Pfeilerbahn mit V 200.

RÖTHENBACH

Nach Plan gebaut

☐ Auf unseren Aufruf im letzten „Rückspiegel“ (... haben Sie selbst Skizzen ...?) hat sich unser Leser Manfred Dötterl gemeldet. Er hat seinen Lieblingsbahnhof Röthenbach (Allgäu), an der Strecke Lindau – Kempten gelegen, nach den Original-Plänen von 1905 konstruiert und maßstäblich nachgebaut. Die Oberleitung im Bahnhof ist im Rahmen der im Modell erlaubten „künstlerischen Freiheit“ zu sehen.

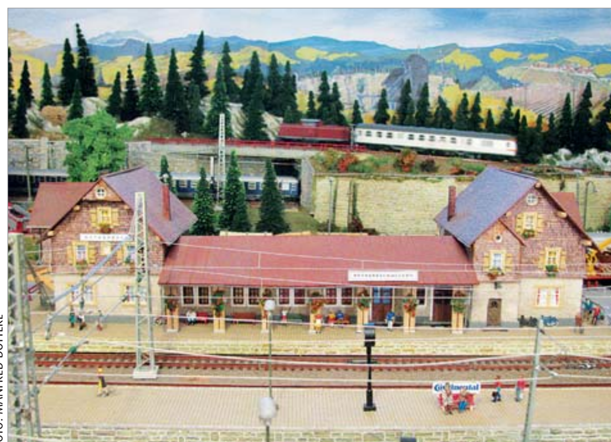


FOTO: MANFRED DÖTTERL

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Silke Ardelt, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, s.ardelt@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

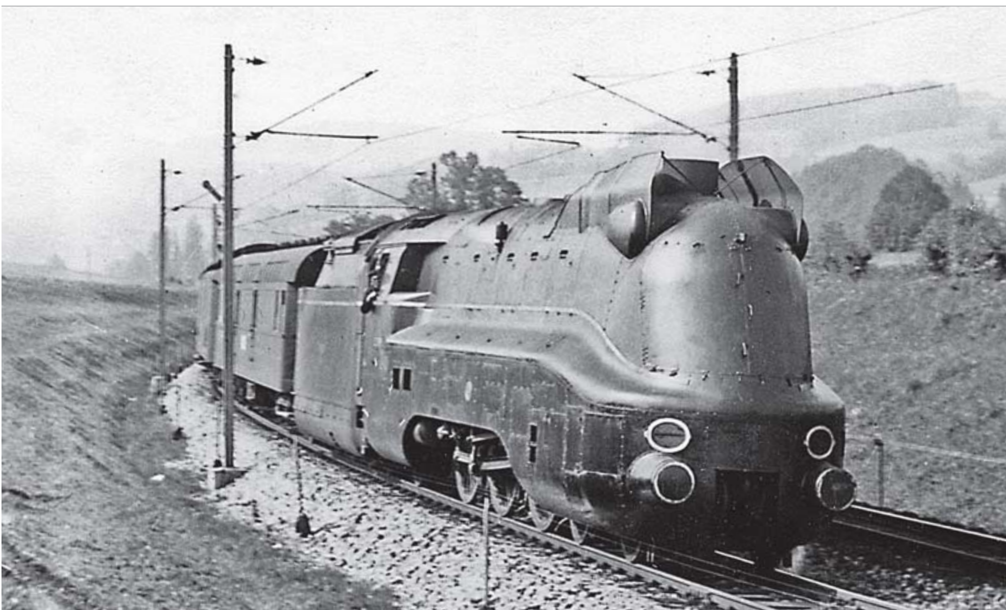
Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 63,80 €;
Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


FOTO: F. KRAUS, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

DREI ZYLINDER FÜR DEN SCHNELLZUGDIENST

1939, vor 75 Jahren, fand die Indienststellung der ersten 03^{10} statt. Nach dem Zweiten Weltkrieg modernisiert, erlebte sie eine Karriere, die bei der Deutschen Bundesbahn nur bis 1966, bei der Deutschen Reichsbahn indes bis 1980 dauerte.

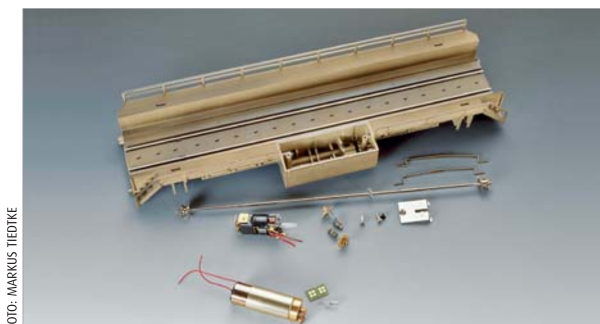


FOTO: JÖRG CHOCHOLATY

BUNTE FARBEN FÜR ROTEN PFEIL

Jörg Chocholaty knüpft sich den VT 36.5 von Hobbytrain vor und sorgt für ein rundum realistisches Modell.

Das Oktober-Heft erscheint am
10. September
bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


FOTO: MARKUS TIEDTKE

MOTORTAUSCH WIRKT WUNDER

Märklins Schiebebühne, seit über 20 Jahren auf dem Markt, gefällt noch immer; nur der Antrieb ist revisionsbedürftig.

AUSSERDEM

125 Jahre Orlabahn
Die Stichbahn von Orlamünde nach Pößneck unt Bf hat mit modernem Nahverkehr bis heute Bestand.

Güterwagen-ABC
M wie Maschinenkühlwagen. Von Dessau aus durch Europa.

Mit der Kleinbahn zum Kanal
Auf der kleinen, perfekt gestalteten Anlage von Dieter Thomas findet auf einer westpreußischen Kleinbahn reger Ausflugsverkehr statt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

MAN KANN DAS MEER RIECHEN

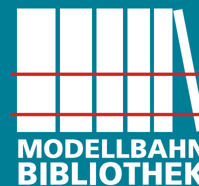
Hanspeter Fernkorn schuf mit seinem H0-Diorama ein wahres Meisterwerk, das typisches Hafen-Flair vermittelt.


FOTO: DR. ROLF BRÜNING

VON ZENTRALHESSEN NACH FRANKEN

Dr. Rolf Brüning unternimmt in der beliebten Bundesbahn-Epoche III eine Bilderreise von Gießen nach Würzburg.

DIE NEUE
MODELLBAHN-BIBLIOTHEK



In den Bänden der neuen Modellbahn-Bibliothek zeigen Meister ihres Fachs, wie Modellbahn-Anlagen entstehen und vorbildgerechter Modellbahn-Betrieb abläuft. Jeder Band behandelt auf 112 Seiten im Großformat 24,0 x 29,0 cm mit Hardcovereinband ein abgeschlossenes Thema – von A bis Z, mit tollen Anlagenfotos und leicht nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen. Sichern Sie sich die ersten drei Bände!

nur € 19,95 je Band



Brücken, Mauern und Portale

Kunstbauten in verschiedenen Ausführungen schmücken die H0-Anlage. Der dritte Band der „Modellbahn-Bibliothek" widmet sich den vielfältigen Eisenbahn-Kunstbauten, die eine Bahnstrecke begleiten und prägen. Ausgehend von Vorbildsituationen wird die Umsetzung von Brücken und Überführungen, von Stützmauern und Tunnelportalen ins Modell gezeigt.

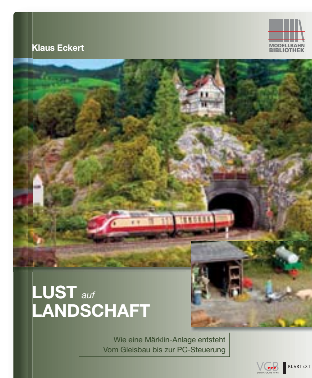
Best.-Nr. 581316



Starke Loks und schwere Züge

- Die Güterbahn in Vorbild und Modell
- Von der Dampflokzeit bis heute

Best.-Nr. 581304



Lust auf Landschaft

- Wie eine Märklin-Anlage entsteht
- Vom Gleisbau bis zur PC-Steuerung

Best.-Nr. 581305

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de